

SEMINÁRIOS DE HISTÓRIA

**Traços identitários de um grupo sócio-profissional .
Os náuticos de Vila do Conde no século XVI**

AMÉLIA POLÓNIA*

Disponível em www.ics.ul.pt/agenda/seminarioshistoria

**ICS
LISBOA
16 de Junho de 2004**

* Universidade do Porto. Faculdade de Letras. Departamento de História

SUMÁRIO

1. PRESSUPOSTOS TEÓRICOS E QUADRO CONCEPTUAL
2. IDENTIFICAÇÃO DA POPULAÇÃO EM ESTUDO
3. ESTATUTO SOCIAL
 - 3.1. Estatuto legal e critérios de consideração e mobilidade social
 - 3.2. Exercício de poder – as elites municipais
 - 3.3. Importância social do grupo na comunidade
4. DINÂMICAS SÓCIO-PROFISSIONAIS
 - 4.1. Identidade profissional
 - 4.1.1. Organização profissional
 - 4.1.2. Endogamia e exogenia profissional – a constituição de redes familiares com base em critérios profissionais
 - 4.2. Dinâmicas decorrentes do exercício profissional
 - 4.2.1. Sistema demográfico
 - 4.2.2. Estruturas e desempenhos familiares
5. SITUAÇÃO MATERIAL
 - 5.1. Níveis de riqueza
 - 5.2. Estratégias de investimento
 - 5.3. Cultura material
6. REPRESENTAÇÕES CULTURAIS
 - 6.1. Formas de representação social: literacia e a assinatura autógrafa
 - 6.2. Formas de representação social: a pertença a irmandades e confrarias
 - 6.3. Representações arquitectónicas e artísticas
7. BALANÇO FINAL PROVISÓRIO

O texto que aqui se apresenta pretende discutir o conceito de identidade em sociedades marítimas de Antigo Regime, aplicado ao estudo de um caso - o de Vila do Conde, no século XVI, porto e comunidade sobre que incidiu uma investigação com vista à apresentação de uma dissertação de doutoramento à Faculdade de Letras do Porto¹. A matéria de que aqui se trata não foi, porém, objecto de discussão nessa dissertação, ainda que as informações documentais em que aqui nos alicerçamos aí estejam globalmente apresentadas e mais profundamente desenvolvidas.

Este texto é, antes de mais, um esboço de um projecto a desenvolver com vista a uma publicação sobre as comunidades náuticas portuguesas, assume-se como inacabado na sua concepção e ainda insuficientemente alicerçado em termos teóricos. Atendendo aos objectivos destes seminários, o que se pretende é, acima de tudo, discutir os seus pressupostos teóricos, avaliar a representatividade das suas conclusões, ainda que parciais, e obter sugestões de desenvolvimento provindas de colegas com formações múltiplas e diversas perspectivas científicas.

1. PRESSUPOSTOS TEÓRICOS E QUADRO CONCEPTUAL

O primeiro pressuposto de que partimos é o de que a vivência do processo de expansão marítima portuguesa, e de construção de um império marítimo, alicerçado em estratégias mercantis intercontinentais e em distintos processos e estratégias de colonização ultramarina, torna imprescindível, como agente central dessa dinâmica, um grupo sócio-profissional – o dos náuticos, de que depende o próprio poder central para viabilizar a comunicação entre universos até aí compartimentados, para alicerçar o domínio e a regularidade de rotas de navegação e para disponibilizar a logística naval imprescindível a essas dinâmicas.

A segunda linha axial em que nos balizamos parte da hipótese de que tal centralidade, e as vivências dela decorrentes não poderiam deixar imunes, por um lado, a estruturação interna, a valorização social e as representações e auto-representações desse grupo sócio-profissional, e, por outro lado, a própria configuração e normatividade – formal ou informal, explícita ou implícita, da sociedade portuguesa moderna.

Pretendemos discutir estas questões a partir do conceito de identidade, procurando aplicar este conceito, no seu entendimento sociológico e antropológico, de forma cautelosa e crítica, seguindo uma preocupação constante de evitar extrapolações e anacronismos eventualmente desfigurantes da realidade social então vivida.

Partindo de algumas propostas da Antropologia, tomamos então, como indicadores do modelo teórico que aqui prosseguiremos, os parâmetros de seguida indicados como identificativos de um grupo em sociedades de Antigo Regime, assumindo-os como critérios de inclusão/ exclusão numa sociedade dada. Optamos por não trabalhar com o conceito de identificação individual, mas antes grupal, pela consabida prevalência de critérios de hierarquização e integração social dependentes da posição do indivíduo no grupo de pertença, ainda que na sociedade e tempo em estudo o valor individual se prefigure cada vez mais como critério de consideração social.

Assumimos três vectores essenciais como definidores da posição de um grupo em sociedades de Antigo Regime:

- ESTATUTO SOCIAL
- ORGANIZAÇÃO SÓCIO-PROFISSIONAL
- SITUAÇÃO MATERIAL
- REPRESENTAÇÃO SÓCIO-CULTURAL

Entendemos que o ESTATUTO SOCIAL se define perante a prefiguração do grupo em códigos legais, incluindo a sua configuração abstracta em corpos legislativos; a atribuição de direitos,

¹ POLÓNIA, 1999

privilégios e isenções; o acesso a formas de exercício de poder; a identificação de formas de consideração social formal e informal na comunidade local e na sociedade nacional.

Apresentamos como eixos definidores da ORGANIZAÇÃO SÓCIO-PROFISSIONAL a integração em grupos profissionais estatutariamente definidos e institucionalmente organizados, a par de dinâmicas sociais e populacionais decorrentes do exercício de uma profissão ou ocupação numa sociedade dada.

Tomamos como indicadores da SITUAÇÃO MATERIAL o acesso a bens e valores – patrimoniais e financeiros, bem como o acesso a uma cultura material que diferencia grupos em consonância com tipo de bens socialmente mais considerados e valorizados.

Entendemos a REPRESENTAÇÃO SÓCIO-CULTURAL como todo o aparato simbólico que identifica socialmente um grupo: símbolos exteriores de riqueza e de poder; formas de tratamento; auto-representação e produtos culturais – artísticos, científicos e literários capazes de produzir e reproduzir valores, intenções, estratégias e imagens socialmente operativas e distintivas de um grupo em relação a outros e tão importantes em dinâmicas de confronto e/ou integração social quanto os restantes parâmetros acima referenciados.

Definimos, como sub-indicadores de formas de coesão social, os seguintes parâmetros, não exclusivos, é certo, e eventualmente discutíveis:

- * Inserção no grupo local, de que em particular não trataremos

- * Inserção no grupo profissional

- * Inserção em redes de parentesco

- * Inserção em grupos religiosos, matéria que não será também objecto do nosso estudo, e como eixos de divisão social:

- * Divisão de trabalho

- * Divisão por sexo

- * Divisão por idade

Tomaremos estes indicadores para discutir a existência, ou não, de uma identidade do grupo dos náuticos em sociedades marítimas de Antigo Regime, tendo em conta a sua inserção num segmento social que engloba, do ponto de vista das perspectivas historiográficas tradicionais, muitos outros segmentos sócio-profissionais. Não prosseguiremos aqui uma abordagem clássica centrada em níveis sociais, que o grupo, como se verá, acaba por percorrer transversalmente, mas antes num conceito de identidade profissional, que diferencia claramente os homens do mar dos homens da terra. Com efeito, dentro do designativo global de “náuticos” ou marítimos, incluem-se numerosos estratos sociais, económicos e culturais que diferenciam o grumete do marinheiro e estes do mestre, piloto ou capitão de embarcações. O que se questiona é se, para além dos traços diferenciais, correlativos da heterogeneidade da comunidade, são identificáveis traços comuns, que evidenciem a pertença a uma comunidade unida entre si por traços de identidade que a diferenciem de outros grupos sócio-profissionais.

Sublinhe-se que para discutirmos a existência de uma identidade grupal importa que se desenvolva uma análise centrada, quer na representação exterior, quer na auto-representação, ou seja, na existência de uma consciência assumida desses perfis identitários.

Procuraremos, então, aferir, de acordo com os parâmetros globais acima indicados, a representação e auto-representação dessa identidade.

2. IDENTIFICAÇÃO DA POPULAÇÃO EM ESTUDO

Cingiremos a nossa análise ao grupo dos náuticos de Vila do Conde, por tal entendendo todos aqueles que com os seus desempenhos e saber técnico viabilizaram as navegações ultramarinas portuguesas, a saber, grumetes, marinheiros, mestres e pilotos. Aqui não consideraremos dois outros grupos a eles ligados num outro tipo de desempenhos – os militares (capitães, bombardeiros e soldados), nem aqueles que asseguravam as vertentes administrativas, e isto por dois motivos: porque a sua formação e prestações se prendem com desempenhos não estritamente náuticos e porque a sua presença não é significativa na amostra com que trabalharemos, de modo a poder averiguar, nestas outras sub-comunidades, os indicadores que aqui nos propomos discutir. Aqui também não consideramos

os pescadores, que de resto são, na sociedade em estudo, praticamente inobserváveis a partir da documentação consultada.

O grupo em análise foi identificado e analisado através de um corpus documental² que envolve:

- Legislação dimanada do poder central
- Cartas de privilégio atribuídas ao grupo
- Atribuição de privilégios individuais, incluindo formas de nobilitação
- Actas de Vereação
- Róis de impostos sobre o consumo
- Róis de impostos sobre a propriedade
- Registos paroquiais
- Registos notariais
- Livros de registo de irmãos e processos de instituição de capelas na Misericórdia de Vila do Conde
- Inventários de bens e testamentos
- Tombos de propriedades, nomeadamente do Mosteiro de Santa Clara de Vila do Conde
- Livros de receita da alfândega régia e do Mosteiro de Santa Clara
- Processos judiciais e processos de averiguação existentes no fundo documental do Mosteiro de Santa Clara de V. Conde
- Processos, denúncias e visitas inquisitoriais
- Documentação do Conselho Ultramarino
- Registos de exames de mestres e pilotos

Em termos numéricos, e partindo de uma reconstituição da comunidade baseada no cruzamento de todos estes fundos documentais, e na ausência de verdadeiros recenseamentos náuticos, a população em análise reporta-se a uma recolha que individualizou cerca de 1650 agentes: 555 mestres e pilotos e 1109 mareantes. Vista no feminino, esta comunidade foi ainda observada a partir de células familiares e registos individuais que totalizam cerca de 700 referências, envolvendo familiares directas dos agentes acima identificados.

Do ponto de vista da sua proveniência geográfica e inserção no grupo local, os dados de que dispomos permitem-nos sustentar, como forte probabilidade, o perfil de um grupo marcado por uma acentuada mobilidade geográfica, atestada por alguns indicadores:

- o número de "mancebos" como tal identificados no censo demográfico de 1527/32, por tal se entendendo, segundo definição da própria fonte, indivíduos dos 18 aos 30 anos, contabilizados fora dos 905 fogos identificados para a vila, representando cerca de 21,5% do total da população estimada. Tomamos este indicador como significativo, no pressuposto de que muitos destes jovens afluíam ao porto devido à sua forte atractividade e se direccionariam fundamentalmente para actividades ligadas à logística naval – construção naval e navegações, alimentando dessa forma o contingente de náuticos que aqui analisamos

- o peso dos aprendizes da arte de marear que são provenientes das freguesias rurais envolventes da vila, calculado, é certo, a partir de uma amostragem pouco representativa;

- o número de noivos exógenos que emergem dos registos de casamentos entre 1560 e 1640, atingindo, em média, os 48%, com oscilações entre os 38 e 61%, com proveniência maioritária das freguesias rurais envolventes, mas também de portos de mar que vão desde a Galiza a Setúbal. Se atendermos que, para 1568, cerca de 60% da população activa de Vila do Conde se encontra distribuída por grupos ligados ao transporte marítimo e comércio, segundo uma derrama da sisa, compreende-se a nossa inferência de que a maior parte destes contingentes masculinos se destinavam a esses sectores profissionais e, em particular à construção naval e navegações, sendo essa mobilidade populacional a única dinâmica compensatória das saídas masculinas para o exterior e viabilizadora dos desempenhos marítimos conhecidos de Vila do Conde no período em estudo.

² Não faremos neste texto uma notação sistemática dos documentos consultados. O seu cotejo, a apresentação de critérios de selecção, a crítica de fontes, bem como um maior desenvolvimento da sua análise, deverá ser consultada in POLÓNIA, 1999: I

Note-se que estes dados são aqui apresentados porque considerados relevantes para a discussão de um dos indicadores em análise: a inserção destes homens no grupo local e a tecitura de redes de solidariedade que não sejam exclusivamente de parentesco.

3. ESTATUTO SOCIAL

3.1. ESTATUTO LEGAL E CRITÉRIOS DE CONSIDERAÇÃO E MOBILIDADE SOCIAL

Do ponto de vista da representação e consideração legal deste grupo, ela estaria condicionada pelos constrangimentos afectos à sua integração entre os oficiais mecânicos, sendo assimilados, portanto, a todos aqueles que vivem de seu trabalho.

É, porém, de todos consabida a dilatação significativa dos privilégios que desde os reinados de D. João II e, com maior insistência de D. Manuel e D. João III, foram persistentemente atribuídos aos vários grupos profissionais afectos à navegação: carpinteiros da ribeira, calafates, mareantes ou bombardeiros. O conteúdo dos ditos privilégios é conhecido. Importa que se lembre que a dimensão das mercês era tal que, para além de conterem isenções nos pedidos régios, em certas prestações militares, em pagamento de fintas para muros, calçadas, caminhos e pontes ou em aposentadorias, englobavam também, em alguns casos, privilégios penais só concedidos a graus sociais iguais ou superiores aos dos escudeiros, como seja os de não serem sujeitos a penas de açoites ou de degredo com barço, vencendo ainda as custas das demandas como se concedia aos besteiros do conto. Na prática, esta bateria de privilégios e isenções irá contribuir, numa pequena comunidade como a de Vila do Conde, para uma clivagem efectiva entre dois grupos perfeitamente diferenciados: o dos "homens da terra" e o dos "homens do mar", e para uma rivalidade incontornável, motivadora de sentimentos de animosidade por todos aqueles que se sentiam lesados e sobrecarregados, em termos fiscais e de prestação de serviços concelhios, pelas numerosas isenções que de que gozava a comunidade dos marítimos. Isto era particularmente visível nas questões das aposentadorias.

Acrescentemos a estes, outros privilégios directamente incidentes em questões de estatuto social, como o previsto na legislação do reinado de D. Sebastião, aplicável a todos os que construísem galeões, como critério para atribuição do grau de cavaleiro fidalgo³. A sua importância poderá ser compreendida, na nossa população, se tivermos em conta que o grupo dos pilotos e mareantes era o mais activo dinamizador da construção naval, e que a frota de Vila do Conde era, no decurso do século XVI, uma das que arvorava maior volumetria, com excepção, é claro, daquela que percorria a Rota do Cabo. A extensão do privilégio dos bombardeiros aos agentes de navegação inscritos nos livros de matrícula geral, prevista pelo Regimento de 1626⁴ consubstancia um outro momento desta política geral de concessão de privilégios militares, fiscais e de representação social a um grupo imprescindível à política do poder central, que era preciso cativar, particularmente em tempos de crise.

Por último, o poder régio parece ter investido, no decurso do século XVII, na própria dignificação social do grupo em si mesmo, do ponto de vista legal, ao reforçar a bateria de privilégios de que já dispunham os profissionais ligados ao mar com a deliberação de Filipe III, de 20 de Agosto de 1625, a qual, em resposta a uma consulta da Mesa do Desembargo do Paço, determina que se não considerassem mecânicos os filhos de pilotos, mestres e oficiais de marinha⁵, o que equivale a destacar este grupo dos restantes ofícios mecânicos do reino, promovendo o seu estatuto e tornando socialmente mais apelativa a inserção nesses segmentos profissionais. Deliberação similar, ainda que de abrangência mais limitada, é, por exemplo, a contida num alvará de 26 de Julho de 1608, na qual se isentam pilotos, mestres e marinheiros que fossem integrar armadas da carreira da Índia, de responderem em processos judiciais até ao seu retorno, o que equivale a uma imunidade judicial temporária⁶.

Em suma, o próprio poder, ao conceder cartas gerais de privilégio, não a indivíduos, mas a grupos ou sub-grupos está, implicitamente a reconhecer a sua especificidade na sociedade e na economia portuguesas, reconhecimento orientado, é certo, por um pragmatismo que visa, a todo o custo, manter, primeiro em tempos de construção de um domínio marítimo, depois em tempos de crise, a atractividade da carreira náutica. Mas que não deixa de reverter a favor de uma maior consideração social do grupo, legalmente consignada.

³ FERREIRA, 1967, p. 350

⁴ A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 329.

⁵ VASCONCELOS, 1960: 2.

⁶ IAN/TT - Chanc. Filipe II. Privilégios, lv. 3, fl. 190.

As próprias vias de nobilitação de alguns destes indivíduos reflectem a afirmação de diversos meios de promoção e ascensão social, de fundamental importância na discussão que aqui nos traz. Refiro-me ao reconhecimento do saber e dos desempenhos náuticos, para além dos militares, como critério de favorecimento social, justificativo, não só da atribuição de cargos, tenças e mercês, mas da própria atribuição do título de cavaleiro fidalgo ou de cavaleiro de ordens militares⁷. Adquire-se título de nobreza pelos serviços náuticos prestados, pelo número considerável de viagens à Índia, pela participação honrosa em armadas de defesa, da costa, dos circuitos ultramarinos, ou, nas primeiras décadas do século XVII, do Brasil, do mesmo modo que pela redacção de roteiros de navegação, como ocorre com Gaspar Manuel, piloto da carreira da Índia, natural de Vila do Conde. O tipo de serviços geracionalmente prestados por aqueles que, nos Livros das Portarias do Reino, solicitam a atribuição de títulos de nobilitação, provam-no cabalmente.

Essa mesma orientação interfere com a formação de elites de poder local em sociedades marítimas, em que os náuticos passam a ser reconhecidos, ou mesmo a reivindicar, um estatuto capaz de os guindar aos cargos electivos de poder. Tomemos o caso de Vila do Conde e Viana do Castelo.

3.2. EXERCÍCIO DE PODER – AS ELITES MUNICIPAIS

Em Vila do Conde, um critério fundamentava a estrutura das vereações: o da paridade entre os chamados “homens da terra” e os “homens do mar”. Essa prática, cuja origem não conseguimos datar com precisão, parece remontar pelo menos ao princípio do século XVI e, muito provavelmente, já ao século XV⁸.

Nos registos de uns autos judiciais de 1630 fica exarado o perfil daqueles que poderiam integrar as vereações como representantes dos homens do mar, a saber, mareantes, pilotos, mestres e senhorios de naus⁹, isto é, aqueles que dispunham, em simultâneo, de um saber técnico especializado e/ou de bens que os ligavam ao desempenho de actividades marítimas. Essas exigências parecem, porém, não ter sido integralmente cumpridas, pelo menos nos anos próximos de 1641, data de uns capítulos apresentados a cortes pelos procuradores de Vila do Conde, nos quais se solicita ao rei que “...mande que os que na camera da dita villa entrarem por homens do mar sejam soos pilotos examinados, e matriculados, e senhorios de navios, que costumão navegar...”, e isto porque a realidade mostrava que “... tanto que fazem qualquer viagem alcanção muitas vezes os ditos carregos, sem serem pilotos, nem mestres, nem senhores de navios, sendo que huma das ditas qualidades he neçessaria pera haverem de entrar a servir os ditos carregos ”¹⁰.

Ora estes dados, documentalmente comprovados pela análise da efectiva composição das vereações, de 1466 a 1640, não projectam os enquadramentos legais sobre a matéria. Com efeito, deparamo-nos, no período moderno, com postulados claros que passam a definir em sentido restritivo o universo dos elegíveis para o desempenho desses cargos. Retomando as sínteses de Nuno Monteiro, já no período manuelino fica claro que “...taes officios os melhores das terras os devem ter”¹¹, e em 1570 postula D. Sebastião o princípio geral, aplicável, de resto, também aos capitães das Companhias de Ordenanças, de que a eles devem aceder as “...pessoas principaes das terras”¹², pressuposto que é reforçado pelas Ordenações Filipinas¹³ e, em particular por um diploma, de 1611¹⁴, dirigido aos corregedores das comarcas, que, para além de presumir a selecção entre “os melhores dos lugares”, prescreve um maior elitização do processo, através do estabelecimento do princípio da ascendência familiar, mesmo hereditária, dos cargos concelhios mais honoráveis, os de juiz e vereador, e de um efectivo controlo da aplicabilidade desses princípios, através da tutela das eleições camarárias pelos magistrados régios ligados a estruturas de poder periférico, em particular os provedores, figuras que têm paralelo, para as câmaras sob jurisdição senhorial, na figura do ouvidor. Em ambos os casos, a posterior confirmação das listas de eleitos, isto é, da constituição das vereações pelos poderes tutelares – rei e

⁷ Sobre esta matéria vd. OLIVAL, 2001 e OLIVAL, 2002

⁸ A.M.V.C. - Lv. 17, fl. 138-139

⁹ *Ibidem*, fl. 236. Sentença dada em 03. Janeiro. 1630

¹⁰ IAN/TT - Cortes, Mç. 10, Doc. 74, fl. 4

¹¹ *Ordenações Manuelinas*: I, TitºXIV, § 10.

¹² Cit. MONTEIRO (1996): 60.

¹³ *Ordenações Filipinas*, Lv. I, TitºLXVII.

¹⁴ Regimento para a eleição dos vereadores. Publ. SILVA (1854).

senhores, pressupõe um maior enquadramento, legislativo e institucional, dessa dinâmica, e a própria sanção do estatuto dos eleitos como sendo dos mais nobres dos respectivos concelhos.

Esse processo, marcante de todo o século XVII, não poderia, de facto, deixar de ter implicações na constituição dos róis de elegíveis, ao bloquear potenciais estratégias de mobilidade social, penalizadas, afinal, pela cultura política do Antigo Regime, e ao restringir, pelo menos no espírito da lei, o universo dos habilitados a preencher cargos de gestão municipal, em particular os de vereador e de juiz, como continua a salientar Nuno Monteiro .

A delimitação, porém, daqueles que serão “os melhores dos lugares”, ou “as pessoas principais das terras” introduz inevitáveis disparidades locais, já que é a base de recrutamento que define o perfil do grupo. A formulação filipina que restringe o exercício desses cargos aos “mais nobres [...] da terra”, ainda que não venha a definir, na prática, uma efectiva aristocratização deste universo, pressupõe um completo afastamento desses agentes do exercício de ofícios mecânicos. Este pressuposto, enunciado com clareza em corpos jurídicos, já desde 1651, ao prescrever-se que “...não sejam admitidos à governança [...] mecânicos, nem peão algum serão nobres das partes, e qualidades para isso, e filhos de nobres”¹⁵, não parece, porém, ter fundamentado a prática corrente no período que estudamos. Aplicável, porventura, às principais cidades e vilas do reino, a sua inaplicabilidade a muitos dos municípios do país é não só óbvia, como manifesta nos múltiplos estudos de casos efectuados pela historiografia sobre a matéria.

Ora quem seriam, em Vila do Conde, os “melhores da terra”? Para a sua compreensão importa lembrar que por privilégio concedido em 1466 por D. Afonso V, a pedido da abadessa do Mosteiro de Santa Clara, e sucessivamente confirmado, era proibida a estada de quaisquer fidalgos, em Vila do Conde e Póvoa de Varzim, com permissão apenas de uma curta estadia de três dias¹⁶. As implicações sobre a vida administrativa de Vila do Conde são óbvias, mas o facto é que nos deparamos, desde meados do século XVI com a presença, em Vila do Conde, de casas fidalgas, sem aparentes hostilidades ou rejeições por parte do concelho. O marco de viragem parece corresponder, por coincidência ou não, com o período de transferência da jurisdição para a Casa de Bragança, facto que ocorre em 1540. Desde essa década, Carneiros, Folgueiras Gaio, Vasconcelos, são alguns dos portadores de títulos de nobreza residentes em Vila do Conde. A estes acresce, no decurso do século XVI, um número muito significativo de nobilitados, inclusive com o título de cavaleiro fidalgo da casa real, por via de serviços prestados no decurso de actividades marítimas e militares ultramarinas.

Este quadro, ao condicionar o perfil dos vizinhos do concelho, condiciona a estrutura das vereações. Um outro critério, já aqui referido, as fundamentava, de facto: o da paridade, na estrutura das vereações, entre “homens da terra” e “homens do mar”.

Na ausência de diplomas normativos ou registos processuais que evidenciem as motivações régias ou senhoriais que balizaram a atribuição destes privilégios aos homens do mar de Vila do Conde servir-nos-emos de outros dirigidos aos mareantes de Viana e registados na chancelaria régia com datas de 10 de Junho de 1568¹⁷ e 18 de Fevereiro de 1569¹⁸.

O teor da petição que estes teriam apresentado ao monarca, a qual se encontra resumida na carta de mercê, justifica a sua parcial transcrição:

" Eu el Rei faço saber aos que este allvara virem que os mareantes da villa de Viana Foz de Lyra me enviarão diser per sua petição que a dita villa no principio de sua fundação fora sempre governada e regida pellos seus antepasados que forão mareantes he que ora de poucos anos a esta parte se governava pellos homens da terra sem os quererem admitir nem lhe tomar seus votos não avendo pera iso causa nem rezão allguma do que se seguya os filhos dos ditos mareantes não quererem hapremder nem usar do officio de seus pays vendo que por esa causa herão tidos em menos comta e buscavão outro governo de vyda o que não hera meu serviço porque emtramdo os ditos mareantes no dito regymento e gozando dos privilegyos da dita villa fortaleceria a navegação e farchião muytas naaos he navyos com que me poderyão servir e pedymdome por merce que ouvese respeito a ser a dita villa fundada per mareantes e andarem elles muito tempo no governo della ouvese por bem

¹⁵ Cf. OLIVEIRA (1806), p. 53, 63. Cit. MONTEIRO (1997).

¹⁶ Carta de 17. Fevereiro. 1466 . IAN/TT - *Convento de Stª Clara V. Conde*, cx. 40, mc. 11, s.n. Diploma sucessivamente confirmado por alvarás de Évora - 10. Janeiro.1479 (*Ibidem* , cx. 40, mc. 12, s.n.), e de 15. Novembro.1479 (*Ibidem*, cx. 52, mc. 25, s.n.) e, no reinado de D. João II, por carta de sentença de Évora-7. Dezembro.1481. (*Ibidem*, cx.38, mc.8, s.n. e cx. 52, mc. 25, s.n.).

¹⁷ Cf. IAN/TT - *Chanc. D. Sebastião/D. Henrique. Privilégios*, lv. 8, fl. 25v-26. Este documento é citado por MOREIRA (1986), p. 27, nota 10.

¹⁸ IAN/TT - *Chanc. D. Sebastião/D. Henrique. Privilégios*, lv. 7, fl. 211-211v.

que nas emleijões dos officiaes que em cada hum anno se fazem se botase sobre elles como sobre as outras pessoas da terra pera averem de [...] entrar nos hoficios pera que fosse emleiytos e shaymdo nas ditas emleijões por hoficiaes os leyxasem servir os officios pera que fosse emleiytos..."¹⁹.

O seu conteúdo revela, por um lado, a aparente precocidade de Vila do Conde neste domínio e, por outro lado, a importância que era atribuída pelos homens das navegações à possibilidade de participarem activamente no governo dos municípios em que se afirmavam como corpos determinantes, não só do ponto de vista económico, mas também social²⁰. Note-se que a mercê outorgada aos homens do mar de Viana consiste, não em garantir lugares na vereação, prática vigente em Vila do Conde desde tempos muito anteriores, mas tão só em admitir os homens do mar à eleição para esses cargos. O mesmo diploma estipula as condições para tal admissão: 1º. dos 3 vereadores existentes, 2 seriam sempre da terra; 2º. a candidatura aos cargos de vereadores pressupõe que o candidato seja proprietário de, pelo menos, metade de uma nau; 3º. somente os mareantes casados, ou pilotos ou mestres de naus e navios poderiam candidatar-se aos cargos de almotacés e procurador do concelho.

Isto é, se as condições de admissão a cargos de vereação apresentam claras semelhanças nos casos de Vila do Conde e Viana, assim não acontece com os direitos adquiridos e o estatuto cívico e político assumido pelas respectivas comunidades marítimas, revelando-se ser a de Vila do Conde muito mais poderosa e influente nos destinos da vida concelhia. O quadro enunciado deixa todavia adivinhar, num caso como no outro, a importância assumida, no contexto dos respectivos municípios, por estes homens ligados à encomenda naval, à armação naval, ou ainda às navegações e transportes marítimos, os quais, impondo-se como grupos de poder, reivindicavam, nos respectivos municípios, cargos de gestão e administração concelhia.

As diferenças de representatividade referenciadas para os casos de Vila do Conde e Viana são, por outro lado, bem explícitas acerca da projecção da composição interna das forças sociais nas estruturas de poder. Sendo Viana um município com um termo agrícola notável, local de residência de grandes casas senhoriais ligadas à propriedade agrícola, o peso desses "homens da terra", detentores de títulos de nobreza, era suficiente para coartar a afirmação de novos critérios de prestígio social, agora firmados no poder económico, em particular quando ligado à propriedade naval e ao saber técnico, ambos imprescindíveis à prossecução de uma política ultramarina.

Consagrados, nobilitados e privilegiados pelo próprio poder central, que neles encontra auxiliares imprescindíveis à manutenção de um império marítimo, estes grupos constituem, de facto, novas elites de poder em sociedades marítimas, sem contudo deixarem de estar feridos pelo estatuto de "mecânicos", do qual só são dispensados, lembre-se, por alvará de Filipe III, de 20 de Agosto de 1625, a que já nos referimos.²¹

O que pretendemos dizer é que, quanto mais forte é a marca de uma economia marítima em determinada urbe ou concelho, mais rápida e evidente é a promoção dos grupos que a suportam a cargos de poder. O caso de Vila do Conde é, pelos contextos jurisdicionais e espaciais traçados, paradigmático.

Homens do mar (pilotos e mestres) e homens da terra, em que se contavam, em paralelo, cavaleiros fidalgos, mas também mercadores de médio e grosso trato, como veremos mais circunstanciadamente adiante, conviveram, pois, em cargos de poder municipal, num percurso secular nem sempre pacífico, em que as rivalidades são manifestas. Na verdade, se este princípio se revelou aparentemente pacífico no decurso do século XVI, documentação relativa às primeiras décadas do século XVII passa a identificar atitudes sistemáticas de contorno do privilégio da paridade, desfavoráveis à comunidade dos mareantes, principalmente quando ocorrem substituições de oficiais eleitos. É o que se comprova no ano de 1606, altura em que o duque de Bragança nomeia, para substituir um homem do mar que se encontrava ausente, um representante dos homens da terra. A vigorosa reacção dos mareantes motivou um formal pedido de desculpas, balizado no desconhecimento do privilégio, ainda que não a anulação do acto da nomeação²².

Esse princípio mostrou-se, na verdade, gerador de frequentes conflitos, como comprovam autos judiciais de 1629, 1630 e 1632, decorrentes perante o Tribunal da Relação do Porto e o Juízo da

¹⁹ *Ibidem*, lv. 8, fl. 25v.

²⁰ *Ibidem*, lv. 8, fl. 25v.

²¹ Cf. VASCONCELOS (1960), p. 9.

²² Cartas ao duque de 24 de Maio e 20 de Junho de 1606. AMVC - A/ 177 e A/178.

Provedoria da mesma comarca, os quais referem a existência de outras contendas, pelo menos nos anos de 1597 e 1599.

Estes conflitos declarados que a documentação evidencia reflectem, a nosso ver, uma efectiva alteração na composição das forças sociais internas, criando-se uma dinâmica que tende a querer reverter o peso significativo do grupo dos homens do mar na composição das vereações, ao que cremos significativa de uma diminuição da importância relativa da comunidade de náuticos na vila, determinada por contextos que não importa agora aqui desenvolver. Mas eles evidenciam também a vontade manifesta dos homens do mar em preservar a sua representação em circuitos de poder e em reivindicar direitos ancestralmente adquiridos, que os individualizam como grupo de poder.

Em suma, pelo exposto, parecem ser os contextos sócio-económicos e profissionais, mais do que as prescrições legais aqueles que condicionam, na diacronia, o acesso e a representatividade de determinados grupos em cargos de poder local. Daí decorre que o pressuposto genérico de que os lugares de poder concelhio devem ser preenchidos pelos mais nobres da localidade, a partir do qual se constituem as listas de homens bons da governança, se exprime diversamente em sociedades com distintos perfis.

Em espaços marítimos, e em concelhos profundamente marcados, na Época Moderna, por dinâmicas de navegação e de comércio ultramarino, assiste-se a uma inevitável revisão nos critérios de prestígio e de poder, e recompõem-se, afinal, as elites que acedem ao poder municipal. Desse modo, a análise do universo dos titulares dos cargos concelhios e da sua representatividade, reflecte, na diacronia, dinâmicas sócio-profissionais concretas, que condicionam critérios de poder e de prestígio social, promovendo aqueles de que são particulares titulares os homens que estudamos.

3.3. IMPORTÂNCIA SOCIAL DO GRUPO NA COMUNIDADE

A importância e a individualidade social deste grupo não é, porém, apenas mensurável em termos da sua presença em instâncias de poder constituído. Eles assumem-se também, perante a comunidade, como intermediários indispensáveis entre dois mundos – o do reino, em particular a comunidade local de Vila do Conde, e o ultramarino, entre os quais a comunicação era em extremo difícil.

As suas frequentes deslocações a espaços ultramarinos no desempenho de funções náuticas constituem-nos, na verdade, como intermediários preciosos, por vezes mesmo indispensáveis, ao serviço, quer de mercadores de grosso trato, que deles se servem como agentes comerciais e como cobradores de dívidas de negócio, quer de agentes sociais individuais. Para estes, muitos deles pertencentes ao universo feminino, tais agentes de navegação tornam-se imprescindíveis, quer como transportadores de bens e dinheiro que pais, irmãos ou maridos enviam do ultramar, quer como cobradores de bens pessoais, mercadorias, dívidas e soldos decorrentes de óbitos ocorridos em espaços ultramarinos ou em viagens de longo curso. Assim se compreende que muitas das cobranças identificadas pela fonte ocorressem em Lisboa, na Casa da Guiné, Casa da Mina e da Índia ou, maioritariamente, nos próprios espaços ultramarinos: em S. Tomé, no Brasil, em Angola, nas Índias de Castela, ou em Sevilha, evidenciando ligações com os domínios hispânicos da América. Perante este quadro de intensa actividade a serviço de terceiros, importa que se perceba que se trata de desempenhos susceptíveis de proporcionar, não só uma elevada consideração social, mas também margens de lucro consideráveis, através da aplicação de comissões sobre os valores colectados.

Mas estes homens funcionam também como portadores de notícias acerca dos ausentes. É, por exemplo, por essa via que um piloto de Vila do Conde transporta uma carta de um mareante da vila a seus pais, o qual se julgava desde há muito morto, ou que um calafate da vila é submetido a um processo inquisitorial por bigamia, tendo constituído segunda família no Brasil. E se levarmos em consideração a desestruturação social decorrente das longas ausências sem notícias, que condicionavam até a possibilidade de concretização de segundos casamentos pelas mulheres abandonadas, ou a dilatação extrema dos prazos de partilhas de bens, ficando as parcelas dos ausentes nas mãos do Juiz dos órfãos, compreende-se a importância destes homens, proporcionada pela sua itinerância, como intermediários entre esses dois mundos e como agentes de esperança na resolução de inúmeros dramas sociais.

Para além destas vias de estima e de valorização social, que de algum modo contribuem para a sua especificidade e individualidade na comunidade de pertença, outras dinâmicas sociais contribuem

decisivamente para a sua individualidade. Sendo essa especificidade manifesta aos olhos do investigador, seria ela, porém, susceptível de uma auto-consciência coeva? Discutamos essas matérias, agora sob o segundo parâmetro definido, desta feita perspectivado sob a ângulo da ORGANIZAÇÃO SÓCIO-PROFISSIONAL.

4. DINÂMICAS SÓCIO-PROFISSIONAIS

4.1. IDENTIDADE PROFISSIONAL

4.1.1. ORGANIZAÇÃO PROFISSIONAL

Questionemos de seguida a questão da identidade do grupo do ponto de vista estritamente profissional. Do ponto de vista institucional essas matérias tendem a ser observadas a partir de estruturas de enquadramento e regulação profissional que se prendem com formas de organização corporativa. Desse ponto de vista os homens do mar da vila que estudamos dispõem, também eles, de uma estrutura de enquadramento – a Confraria dos Mareantes. A experiência única das navegações cria, de facto, um sentido de corpo que congrega todos os que nela participam e conduz à constituição de associações profissionais. Referimo-nos, naturalmente, às confrarias dos mareantes, congregantes de todos aqueles que participam, não das actividades marítimas em geral (lembramos que os pescadores constituem, geralmente, irmandades próprias, o que se verifica também em Vila do Conde), mas da navegação em si, incluindo capitães, pilotos, mestres e marinheiros nos seus diversos escalonamentos de carreiras.

Não acedemos, lamentavelmente, a nenhuma documentação produzida pela confraria dos mareantes de Vila do Conde, chamada do Corpo Santo ou de N^a Sr^a da Guia, ou Boa Viagem, com excepção de uns autos judiciais de 1692, despoletados em torno da capela dos mareantes, edificada na igreja matriz. Compromissos, livros de admissão de irmãos, cadernos contributivos, recenseamentos por categorias profissionais, livros de registo geral, livros de aquisição e gestão de património, tudo parece ter desaparecido na voragem dos tempos ou estar esquecido nas mãos de algum eventual anónimo. Sendo esta uma perda insubstituível, fica-nos, para cotejo, o que conhecemos de confrarias congéneres, cuja documentação, bafejada por melhor sorte, se conserva ainda com fundos relativos aos tempos que procuramos estudar. Citemos, pela proximidade espacial, os exemplos das Confrarias dos Mareantes de S. Pedro de Miragaia²³, no Porto, e os de Viana²⁴ ou ainda de Matosinhos, conservando esta, porém, documentação apenas para períodos subsequentes ao que estudamos. A publicação de fundos documentais da "Universidad de Mareantes" de Sevilha fornece-nos outro ponto de comparação, desta feita para o espaço espanhol²⁵.

Da confraria dos mareantes de Vila do Conde não sabemos sequer a data de fundação, a qual é, porém, necessariamente anterior ao ano de 1537, altura em que D. João III confirma a prévia deliberação da Irmandade no sentido de veicular 0,5% de todos os ganhos dos seus membros para as suas despesas²⁶.

Os objectivos deste tipo de irmandades são conhecidos, e os da de Vila do Conde em nada deveriam ser diversos. A ela caberiam obrigações análogas a todas quantas conhecemos para as restantes do mesmo ramo: a caritativa e a religiosa. Entre a primeira insere-se a assistência prestada aos seus confrades, em caso de necessidade ou má sorte, mas também a pobres e peregrinos²⁷. Da sua vocação eminentemente religiosa decorre o culto prestado aos seus santos patronos, através de celebrações litúrgicas festivas e da organização de procissões, a par da representação da irmandade em outras, organizadas por instituições, civis ou religiosas, em que a sua presença fosse requerida. A organização de funerais e a celebração de sufrágios pelos irmãos defuntos são ainda obrigações decorrentes dessa vocação religiosa, básica neste tipo de congregações²⁸.

Ainda que eventualmente não declaradas em estatutos como funções primordiais, outras emergem, porém, com um significado igualmente avultado. A de organizar e representar os grupos

²³ Vd. BARROS, 1991

²⁴ MOREIRA, 1995.

²⁵ *Actas de la Universidad de Mareantes*, 1972.

²⁶ IANTT - Chanc. D. João III, lv. 23, fl. 26.

²⁷ Vd. MOREIRA, 1995: 97.

²⁸ Na confraria vianesa essa obrigação estendia-se aos funerais e aos sufrágios de todos os marítimos de Viana, onde quer que o óbito ocorresse, bem como aos marítimos estranhos à comunidade que falecessem no concelho, nomeadamente os naufragos (Cf. MOREIRA, António Manuel Fernandes - *Os mareantes de Viana...*, p. 101). Desconhecemos se a mesma extensão cabia à irmandade vilacondense.

profissionais que congregavam contam-se entre as principais. Se bem que os seus objectivos não se confundam com os das corporações de mestres, o facto é que a circunstância de a confraria reunir periodicamente os seus membros e viabilizar a existência de autoridades por eles eleitas, as quais, enquanto tal, assumem a representação jurídica de todo o grupo, confere-lhe condições privilegiadas para fazer destas associações legais instituições representativas dos interesses dos profissionais que congregam²⁹.

Aquilo que, em particular, importa registar é o próprio significado da criação de uma irmandade de homens do mar nas primeiras décadas do século XVI, ou eventualmente mesmo em finais do século XV. Na verdade, a sua constituição revela, quer a projecção numérica desses mesmos profissionais na localidade em estudo, quer a sua estruturação interna, quer a disponibilidade financeira para assegurar o funcionamento de tal estrutura de enquadramento profissional, quer, por fim, a tomada de uma consciência grupal que se evidencia numa representatividade colectiva. Por outro lado, o espírito de corpo e a assunção do sentido de pertença a uma associação que venera um ou mais santos patronos, no caso vertente o Corpo Santo e N^a Sr^a da Boa Viagem, reflectem-se, desde logo, no facto de esses referentes hagiográficos se apresentarem entre os preferidos para a nomeação das suas embarcações, matéria de que falaremos. A própria construção da capela dos mareantes na igreja matriz, iniciativa de 1538 que se conclui em 1542, se, por um lado, projecta para o exterior a individualidade e o corporativismo de um grupo profissional, evidencia, por outro lado, o seu poder económico e a sua projecção social.

Interessante é notar, porém, em termos de representação social desta confraria, e deste corpo profissional, que nas deliberações camarárias relativas à Procissão do Corpo de Deus, o grupo dos mareantes não é mencionado ou tratado como os restantes ofícios mecânicos, aos quais são definidas obrigações e participações concretas nas referidas procissões. Não corresponderá esta tendência, aferida na longa duração, à projecção de uma distinta identificação social deste grupo que, legalmente consignado como ofício mecânico, não é, de facto, social, institucional e simbolicamente tratado como tal já nos tempos que estudamos?

Acresce a este procedimento, simbólico, outros que se prendem com sistemas de exame, nomeação e creditação de marítimos, em particular nos seus extractos mais elevados, os de mestre e piloto. No que se refere aos mecanismos de aprendizagem, avaliação e creditação profissional a que esses indivíduos se sujeitavam na época em estudo, a comunidade de náuticos da vila em tudo se conformaria com os parâmetros de formação previstos para a globalidade do reino, sem nele marcar qualquer especificidade, pelo que a eles nos referiremos. Com efeito, no que diz respeito ao contexto nacional, o fixado no clausulado do *Regimento do Cosmógrafo-Mor* de 1592³⁰ parece definir um marco de viragem no sistema de formação e certificação dos técnicos náuticos. Ai se estipula:

*"Ey por bem que nenhu dos officiaes acima nomeados (pilotos, sotapilotos, mestres, contramestres e guardiães), daquelles que de novo ouuerem dentrar nos ditos officios, daqui en diante posa usar de seu officio sem primeiro ser examinado e aprouado na mesa do almazem [...] o qual se não entenderá nos que já agora seruem, por se auer que tem bastante curso de mar, e o lhe faltar na speculativa poderão alcançar acodindo a lição quando o poderem fazer ... "*³¹

Daqui se infere que o referido Regimento abre uma nova etapa na forma de habilitação dos náuticos portugueses para a realização das viagens marítimas, como já o afirmámos num outro lugar³², introduzindo a obrigatoriedade de exame prévio à sua nomeação. Como suporte desta ilação, note-se, ainda, que não se encontram quaisquer referências a estes exames efectuados a nível do poder central em documentos anteriores a essa data, como Teixeira da Mota sublinha, apesar da existência de referências a um Regimento anterior, de 1559, elaborado quando era cosmógrafo-mór o matemático Pedro Nunes³³.

O referido exame seria efectuado sob a supervisão do cosmógrafo-mór, que presidiria a uma Junta em que estariam presentes também o patrão-mor e o piloto-mor da respectiva carreira³⁴, prevendo-

²⁹ Assim acontece com a confraria dos mareantes de Sevilha, a qual cultiva claramente a atribuição de fazer valer os interesses dos mareantes da Carreira das Índias face à Casa da Contratação e perante o rei e o Conselho das Índias (cf. GARCIA, Luis Navarro in *Actas de la Universidad de Mareantes*, 1972: XIX).

³⁰ *Regimento do cosmógrafo-mor de 1592*, publ. RIBEIRO, 1994: 235-246.

³¹ *Ibidem*: 242-243.

³² POLÓNIA, 1975: 272 e segts.

³³ MOTA, A. Teixeira da, 1969

³⁴ Cf. *Regimento do Cosmógrafo-Mor de 1592*, § 12, publ. *loc. cit.*: 242.

se, em paralelo, a intenção, como vimos não vinculativa para os técnicos já em exercício, de assistirem à aula de "arte de navegar" ministrada pelo referido cosmógrafo-mor. Para além da intenção de introduzir a "speculativa", isto é, a componente teórica, como vector de formação destes técnicos, estas deliberações régias são indícios claros da intencionalidade de o poder central chamar a si e aumentar o rigor da formação e certificação dos técnicos de navegação, em resposta a uma situação de crise generalizada, quer do ponto de vista numérico, quer formativo, como já referimos, no que em tudo diferencia esta comunidade dos restantes ofícios mecânicos, que não extravasam a organização e integração corporativa.

Desconhecem-se, em concreto, quais os prévios mecanismos de exame desses técnicos, pressupondo-se que, enquanto oficiais mecânicos³⁵, os mareantes e pilotos pudessem ter, a nível municipal, os seus próprios examinadores, como ocorria com os calafates e carpinteiros da ribeira, e como sugere a menção, no *Livro de Juizes de Offícios* da câmara de Lisboa, de 1554, a Jorge Reinel e a João Freire, dois reconhecidos cartógrafos, como titulares do cargo de juizes de "ciência e arte de navegar"³⁶.

O conhecimento que temos da documentação municipal de Vila do Conde não confirma, porém, aí, a presença de quaisquer titulares com essas incumbências³⁷, ao contrário do que ocorre com os demais ofícios, nomeadamente os ligados à construção naval, o que nos leva a supor que talvez esse mecanismo não fosse activado em todas as autarquias. Note-se que a sua ocorrência em Lisboa não nos autoriza a generalizar o procedimento para todo o reino, dado o carácter excepcional assumido, em tantos domínios, pelo poder municipal da capital do império.

À falta de dados concludentes, poderemos levantar a hipótese de que esse exame pudesse ser efectuado pelos juizes das confrarias dos mareantes, como o era, de resto, pelos juizes de todas as corporações de artes e ofícios mecânicos, não ficando, porém, rasto dessa prática na documentação municipal. A ser documentada, esta sê-lo-ia pelo espólio de cada uma das respectivas confrarias. Por outro lado, parece ter cabido ao rei passar as imprescindíveis cartas de piloto, como se depreende daquelas que se encontram registadas nos livros das chancelarias régias, nomeadamente na de D. Manuel. É certo que nessa, como nas subsequentes, o número de cartas compulsadas é mínimo em relação ao número real de técnicos em exercício, mas esse facto pode decorrer da não obrigatoriedade do seu registo em chancelaria, como ocorria com outro tipo de diplomas. O facto, porém, de ser a administração central a dar o aval institucional à creditação técnica dos pilotos, parece pressupor a sua avaliação a nível das instâncias do poder central, sem que porém, até 1592 o possamos comprovar.

Pelo atrás exposto acerca dos componentes funcionais de cada um dos cargos referidos são, sem dúvida, os náuticos, pilotos e mareantes, aqueles que requerem uma formação específica, a qual, a despeito das intenções régias de os formar também na *speculativa*, era viabilizada por procedimentos empíricos, e por transmissão directa, e prática, de técnicas e saberes. Essa realidade é plasmada, quer nos regulamentos dos oficiais de navegação de 1591 e 1626³⁸, quer nos contratos de aprendizagem que reunimos. Estes, distribuídos pelo período que medeia 1560 e 1597, apresentam uma prática que é, em primeiro lugar, estável, obedecendo a uma grelha de condições praticamente inalterada, manifesta numa estrutura e num clausulado comuns aos vários actos registados, e em segundo lugar, em tudo paralela aos contratos de aprendizagem conhecidos para os restantes ofícios mecânicos. Se estes mecanismos de recrutamento e formação aproximam o grupo em análise dos restantes ofícios mecânicos, já os mecanismos descritos de formação e creditação, documentáveis para finais do século, lhes conferem nítidas especificidades em relação aos restantes grupos de "mecânicos".

Teriam estes marcos de especificidade contribuído para o desenvolvimento de uma consciência de individualidade e identidade profissional? Existem, de facto, elementos que parecem comprovar a consciência de grupo, bem como as relações de solidariedade social que decorrem de afinidades profissionais. Veja-se, a título de exemplo, a manifesta prevalência de testemunhas ligadas ao mesmo ofício nos registos notariais de escrituras que envolvem, como outorgantes, homens do mar, pelo menos enquanto não se institucionaliza a prática de o tabelião recorrer de forma sistemática a

³⁵ Note-se que, como atrás referimos, apenas no reinado de Filipe III os mareantes deixam de ser considerados como tal.

³⁶ Vd. referência feita por COSTA, Leonor Freire in *Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais de navegação*, 1989: 94.

³⁷ O mesmo parece ocorrer em Viana do Castelo, vila em que os "Livros de taxas de ofícios mecânicos" de 1579 e 1584, não identificam qualquer titular com essas funções (A. M.V. Castelo, nº 719 e 720).

³⁸ *Traslado do Regimento sobre os officiaes da Nauegação*, 1989

testemunhas de sua casa, ou ainda alguns episódios de manifesta solidariedade grupal, condicionada, ou não, pela defesa de interesses comuns. Refira-se, a título de exemplo, a clara divisão profissional, notória nuns autos de averiguação de 1540-42, levados a cabo pelo Corregedor de Guimarães e depois do Porto, em torno de uma solicitação do derrube de uns açudes entre as azenhas da vila, supostamente visando melhorar a entrada na barra e navegabilidade do Ave. Com excepção de um piloto, morador na Póvoa, todos os restantes homens do mar se posicionam, em bloco e em declarações conjuntas, a favor de um dos lados da contenda, evidenciando uma consonância de posições, eventualmente explicável pela defesa de interesses profissionais em jogo.

Isto, porém, a despeito da heterogeneidade da composição social do grupo. Na verdade, nele se pode detectar uma clara estratigrafia, não só determinada por competências técnicas - dos grumetes aos pilotos existe uma manifesta hierarquia que situa os seus agentes em distintos extractos sócio-económicos -, mas também por extração social e familiar. Basta que se faça o levantamento da visibilidade de pilotos ligados às principais famílias da vila - os Folgueiras, os Gaios, perceptível, por exemplo, no número de actos notariais em que são outorgantes, ou o número de mandatos que assumem na Mesa da Misericórdia, para nos apercebermos da manifesta heterogeneidade sócio-económica do grupo em análise, a qual não obsta, porém, à existência de provas de vínculos de solidariedade profissional, manifesta na sistemática divisão, na documentação municipal, entre "homens da terra" e "homens do mar".

4.1.2. ENDOGAMIA E EXOGENIA PROFISSIONAL - A CONSTITUIÇÃO DE REDES FAMILIARES COM BASE EM CRITÉRIOS PROFISSIONAIS

Se o tópico aqui discutido se centra em questões de identidade, estas tendem a ser aferidas e alimentadas através do reforço de um dado grupo em linhas familiares a que assistem estratégias matrimoniais com vista ao reforço de uma identidade face "ao outro". Será que poderemos perspectivar, na comunidade náutica da vila a aplicação destas estratégias? Será que elas correspondem a mecanismos conscientes de encapsulamento de determinado grupo profissional? Será que estas actuações são dinâmicas e, na longa duração se adaptam a contextos e constrangimentos conjunturais?

Procuraremos, de seguida, apontar alguns contributos para esta reflexão. Que existe, em sociedades de Antigo Regime, uma tendencial transmissão geracional da profissão parece ser tópico pouco polémico, ainda que saibamos, em particular para este período de tempo, de estratégias de mobilidade profissional, sinónimo de busca de novas oportunidades que tradicionais ofícios ou ocupações parecem não garantir. Disso já falámos ao referir-nos à tendencial mobilidade populacional em direcção ao porto de Vila do Conde, que o seria também uma mobilidade profissional: filhos de agricultores buscam novas saídas em ocupações ligadas a actividades marítimas.

No caso concreto das carreiras náuticas, a tendencial transmissão geracional da profissão parece estar atestada por várias vias. A progressão na carreira, por um lado, e os desempenhos que lhe estão associados, por outro lado, entre os quais a prática, documentada, de um pequeno ou médio comércio ultramarino, ou a aquisição de vasos de transporte, envolve um saber técnico especializado, mas também um prestígio social e uma capacidade financeira que se articulam com factores de natureza social e económica que transcendem a simples evolução da aprendizagem. Neste domínio revelam-se de primordial importância a ascendência familiar ou as alianças matrimoniais, ambas responsáveis pela criação, numa localidade dada, de gerações de profissionais que ligam o seu nome às actividades de navegação ou, eventualmente, de navegação e comércio, como pretendemos provar na exposição que se segue.

Com efeito, um simples manuseamento da documentação tornou perceptível a existência de intensas redes de ligações familiares, as quais de igual modo apontavam para uma grande permeabilidade entre o grupo de pilotos e o dos mareantes. Procurando aferir, em bases estatísticas, essas associações familiares entre estes grupos profissionais buscámos respostas a partir dos registos paroquiais, em particular dos casamentos, sem que a fonte nos apontasse quaisquer pistas consistentes sobre esta matéria, à falta sistemática de menções profissionais. O sistemático sub-registo de profissões impossibilitou o nosso estudo a partir dessa documentação. Em alternativa, recorremos a uma abordagem cruzada de todas as informações disponíveis e englobantes dos escassos dados coligidos no cartório paroquial, mas também nos registos do arquivo da Casa da Misericórdia e, fundamentalmente, no cartório

notarial. Neste, dotes de casamentos, actos de partilhas, procurações para cobranças de bens no exterior, ou simples identificação de testemunhas através das suas relações de parentesco com terceiros permitiram-nos coligir um universo significativo de informações sobre esta temática.

No total, apuramos uma listagem com 296 náuticos residentes em Vila do Conde que estabeleciam entre si relações de parentesco, fosse por linha directa, envolvendo ascendentes, descendentes e colaterais: avós, pais, filhos, netos, irmãos, mas também sobrinhos consanguíneos, fosse por via de alianças matrimoniais (sogros, genros, cunhados, sobrinhos por afinidade), fosse ainda por simples contratos de casamento efectuados dentro de um mesmo grupo profissional (ex: a mulher do piloto "X", quando viúva, contrai segundo matrimónio com o piloto "Y", articulando, assim, as linhas familiares de dois náuticos).

O quadro 1 aponta os resultados obtidos após uma simples contagem de ocorrências. Ai se encontram, na primeira coluna, os resultados discriminados, contendo os cruzamentos detectados entre as várias formas possíveis de associação familiar: ascendência, alianças matrimoniais e segundos casamentos endogâmicos. Os 49 casos em que mais do que uma dessas ligações acontece de forma cumulativa apontam para 16,6% da totalidade das ocorrências e identificam um sistema de relações familiares complexas que dificulta uma avaliação linear desta matéria. A segunda coluna exclui já os cruzamentos de estratégias e procura contabilizar apenas totais apurados para cada um desses processos.

Quadro 1
Ligações familiares - Distribuição por tipologias de associações

Códigos	Nº de Casos	%	Códigos (totais acumulados)	Nº de Casos	%
A	74	25	A	120	34,7
A/B	41	13,9			
A/C	4	1,4			
A/B/C	1	0,3			
B	164	55,4	B	209	60,4
B/C	3	1			
C	9	3	C	17	4,9
Total	296	100		346	100

Códigos: A - Relações de consanguinidade; B.- Relações de colateralidade; C. - Segundos casamentos endogâmicos

Numa primeira avaliação parece manifesto que essas correlações se fariam preferentemente sob a forma de alianças matrimoniais. Veja-se o somatório de B+C, relativo a ligações matrimoniais estabelecidas por primeiros ou segundos matrimónios, o qual aponta para 65,3% da totalidade dos casos. Importa, todavia, que reflitamos acerca dos condicionalismos exercidos pelas fontes sobre os resultados apurados. O facto de as informações colhidas nos registos notariais serem prevaletentes na globalidade dos dados torna compreensível que actos como a dotação condicionem os números apontados. O que afirmamos é que as relações quotidianas entre membros de uma linha consanguínea motivam menos a elaboração de actos públicos, excepto em momentos de partilha de bens, do que aquelas que presumem o estabelecimento de compromissos contratuais entre linhas familiares diversas. Assim, os meros 34,7% que neste universo identificam relações directas de parentesco (código A) estarão, por certo, sobremaneira subavaliadas, devendo as ocorrências de sucessão profissional em linha de ascendência e colateralidade ser bem mais frequentes do que estes números deixam antever.

Com efeito, para além da predisposição tendencial para a escolha, dentro de uma linha familiar, de uma mesma orientação profissional, outros condicionalismos afectos em particular ao

exercício da navegação deveriam acrescentar essas probabilidades. Para além de uma necessária aprendizagem empírica que pressupõe o embarque e, portanto, o acompanhamento de pais e irmãos, e de um grau de especialização técnica só adquirida por um período longo de aprendizagem, há factores de natureza económica não despidendo nesta avaliação. Referimo-nos ao facto de muitos pilotos, mestres e mesmo mareantes serem proprietários, pelo menos em parte, de uma ou mais embarcações, e de os seus desempenhos técnicos se associarem a formas de exploração comercial. Assim, a herança profissional pressupõe não só a transferência de saberes, mas também a de instrumentos de trabalho de aquisição onerosa, e a de negócios que só a continuidade, na família, de técnicos de navegação poderiam assegurar.

Esta mesma ordem de razões aplica-se às ligações definidas a partir dos contratos matrimoniais dentro da mesma linha profissional.

Mediante o quadro que apresentamos cremos estar autorizados a falar da definição de verdadeiras estratégias matrimoniais, claramente definidas também nos instrumentos de dotação a que acedemos através dos registos notariais. Note-se, porém, que nos deparamos, neste domínio, uma vez mais condicionados pela natureza da fonte e pela funcionalidade de que se encontra investida. Com efeito, aqui encontramos, por certo, informações acerca dos mais possidentes dentro do grupo que estudamos, as quais não poderemos projectar acriticamente para a globalidade do seu universo. Isso mesmo é comprovado pela exiguidade dos números face ao conspecto numérico já traçado e pela circunstância de a maior parte dos dotes identificados se referirem a filhas de pilotos (68,9% de todos quantos envolvem pilotos e mareantes). Estas são razões suficientes para que abordemos os resultados obtidos com algumas precauções.

Passemos à apresentação dos números: dos dotes coligidos, 105 entre os 194 referentes a contratos celebrados entre moradores na vila envolvem mareantes, pilotos e seus familiares. Deste grupo, apenas 66 referem, em simultâneo, as profissões de sogro e genro e destas, 45, isto é 68,2 % estabelecem laços de parentesco endógenos ao grupo, o que prova a prevalência notória dessa tendência. Os restantes, em número de 21, parecem apontar para ligações com mercadores (13), com oficiais administrativos pertencentes à elite urbana, ou com indivíduos nobilitados, apontando, ora para alianças estratégicas do ponto de vista económico (com os mercadores), ora para as tradicionais vias de promoção social através da nobilitação. Não será, na verdade, isento de significado o facto de 87,9% das ligações matrimoniais do universo identificado se cingirem à envolvência de pilotos, mareantes e mercadores em teias conjugais articuladas. Estas e outras ilações poderão ser confirmadas pelos dados apresentados no quadro 2.

Quadro 2
Ligações profissionais estabelecidas por via matrimonial

Combinações Profissionais	Nº	%
Pilotos / Pilotos	6	9,1
Pilotos / Mareantes	26	39,4
Mareantes / Mareantes	13	19,7
Pilotos / Mercadores	9	13,6
Mareantes / Mercadores	4	6,1
Pilotos / Outras Profissões	6	9,1
Mareantes / Outras Profissões	2	3
Subtotal	66	100
Ligações profissionais mencionadas	66	62,9
Pilotos / Prof. não mencionadas	20	19
Mareantes / Prof. não mencionadas	19	18,1
Total	105	100

Fonte: Dotes de casamento in A.D.P. - Fundo Notarial V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr.

Mediante os resultados estatísticos obtidos e balizando-nos agora numa específica abordagem em termos de probabilidades de ligações matrimoniais, poderíamos dizer que, numa população de cerca de 5.000 habitantes³⁹ e com um forte predomínio de profissões ligadas ao mar, estaria desde logo estabelecida uma tendência "natural" para as ligações endogâmicas no que a estes grupos profissionais se refere⁴⁰. Contudo, as percentagens e tendências apuradas parecem apontar para a definição de estratégias não só concertadas, mas também adaptadas às circunstâncias históricas em curso. Isso mesmo poderá, porventura, ser aferido através de uma distribuição cronológica dos resultados, a qual se projecta no quadro 3.

Quadro 3
Relações profissionais estabelecidas por via matrimonial
Evolução cronológica

Décadas	Pilotos / Mareantes	%	Pilotos - Mareantes / Mercadores	%	Pilotos- Mareante s/ Outros	%	Total	%	Parceiros sem menção a profissão	%	Total	%
1560-1570	14	93, 3			1	6,6	15	100	3	16, 6	18	100
1571-1580	7	70	2	20	1	10	10	100	5	33, 3	15	100
1581-1590	6	60	3	30	1	10	10	100	7	41, 2	17	100
1591-1600	3	27, 3	4	36, 4	4	36, 4	11	100	4	26, 7	15	100
1601-1610	13	81, 3	3	18, 7			16	100	11	40, 7	27	100
1611-1620	2	50	1	25	1	25	4	100	9	69, 2	13	100
Total	45		13				66		39		105	

Fonte: Dotes de casamento in A.D.P. - Fundo Notarial V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª Sr.

Dos números obtidos, cujos indicadores não queremos extrapolar, até por se nos afigurarem que se apresentam algo inconsistentes devido à natureza da amostragem, a que já nos referimos, o traço mais marcante que importa sublinhar prende-se com a clara tendência de diminuição, desde a década de 60, da percentagem das associações estritamente endógenas ao grupo dos homens do mar (aquelas que enlaçam famílias de pilotos e mareantes), paralela ao aumento de outras articulações matrimoniais, nomeadamente com o grupo dos mercadores. Esta tendência é sobremaneira visível na década de 90, na qual se multiplicam também outros laços profissionais, que sobem, nesta década, de uma para quatro referências. É certo que o decénio seguinte parece inverter a linha evolutiva, sem que possamos, porém, atribuir qualquer credibilidade a esse fenómeno, se o confrontarmos com os 40% de profissões de

³⁹ O número apontado baseia-se nas indicações que oscilam, entre 1540 e 1552 entre os 1100 e os 1300 fogos, do produto das quais, quando aplicado o factor multiplicativo 4, resulta o quantitativo de 4400 a 5200 habitantes. Os dados apresentados têm um valor médio e meramente indicativo, referindo-se a um momento de auge, quer do ponto de vista demográfico, quer das dinâmicas marítimas do porto.

⁴⁰ Um exercício estatístico com base em cálculos feitos para sociedades contemporâneas poderia concretizar um pouco mais, em termos de probabilidade, o que pretendemos sugerir. Os factores de natureza social, demográfica e familiar são, todavia, tão diversos dos da sociedade que pretendemos avaliar, que tal se nos afigurou um exercício destituído de sentido e porventura portador de alguns factores de distorção da realidade quinhentista, pelo que nos dispensámos de o realizar.

nubentes não mencionadas nessa década, as quais poderiam, se explicitadas, subverter por completo os resultados.

A constatação que apontámos só poderá, de resto, ganhar sentido quando confrontada com o que se sabe sobre a tendencial evolução cronológica do número de pilotos e mareantes. Desse conhecimento se infere que a década de 90 se apresenta como um momento de crise declarada e de inflexão notória do sinal de crescimento no mundo dos agentes de navegação. Equivalerão os dados apurados a partir dos dotes de casamento a uma reacção social a esta tendência negativa, solidária dos contextos de crise já analisados, apontando preferências profissionais alternativas em termos de alianças matrimoniais? Isto é, colhendo as opções feitas neste domínio de factores estratégicos concertados, mas também de motivações emocionais enformadoras da psicologia colectiva, poderão os números apontar para uma reacção a um quadro negativo do ponto de vista da promoção profissional, a qual poderia ser revista em décadas sucessivas, quando ultrapassado o alarmismo inicial e depois de experimentadas dinâmicas de adaptação à nova realidade? Trata-se, por certo, de interrogações não passíveis de uma confirmação objectiva, mas que o teor dos números não pôde deixar de suscitar.

Poderemos, porém, procurar aferir esta hipótese a partir da abordagem dos dados globais que já apresentamos no quadro 1, avaliando agora a realidade que representam do ponto de vista da evolução diacrónica. Esta segunda aproximação basear-se-á nos dados coligidos no quadro 4.

Quadro 4
Ligações familiares endogâmicas - Evolução cronológica

Décadas	A	%	B	%	C	%	Total	%
1560-70	34	42	45	55,6	2	2,5	81	100
1571-80	29	37,7	45	58,4	3	3,9	77	100
1581-90	15	29,4	34	66,7	2	3,9	51	100
1591-00	10	27	24	64,9	3	8,1	37	100
1601-10	17	36,2	29	61,7	1	2,1	47	100
1611-20	13	27,7	28	59,6	6	12,8	47	100
Outros	2	33,3	4	66,6			6	100
Total	120		209		17		346	

Códigos: A - Relações de consanguinidade; B - Relações de colateralidade; C - Segundos casamentos endogâmicos

Da sua leitura poderemos apontar, numa primeira avaliação: 1º. que parece haver um decréscimo real, desde a década de 60 e culminante na de 90, das menções a genealogias de náuticos formadas por linha de consanguinidade (coluna A); 2º. que se assiste a uma tendência inversa no que se refere às ligações definidas por alianças familiares (coluna B); 3º. que se verifica a manutenção das ponderações, globalmente baixas, afectas ao número de segundos casamentos endógenos ao grupo (coluna C), excepto nos decénios de 1591-1600 e de 1611-1620, em que se verifica uma subida. Significará isto que há um tendencial abandono da profissão pelos filhos dos homens de navegação, ao mesmo tempo que se reforçam os laços entre os agentes já existentes, no sentido de não se diluir o poder de influência e níveis de riqueza persistentes?

Por fim, a diversificação das estratégias matrimoniais para que parece apontar a análise específica dos dotes de casamento poderá corresponder a uma resposta a contextos de crise vividos no universo das navegações ultramarinas, mas poderá também revelar vontades explícitas de articular essas gerações de náuticos com outros estratos sociais, nomeadamente os oficiais administrativos e/ou os nobres ou nobilitados, manifestando estratégias de promoção social. Ora esta outra opção não decorre, como se sabe, de qualquer determinismo imposto por momentos de crise, antes se inscreve numa complexidade de factores de ordem social e mental que ultrapassam meros movimentos conjunturais. Só esta complexidade de vectores, em que a atracção pela nobilitação e pelo prestígio senhorial é um dado a reter, poderá levar a compreender a decisão de João de Campos, piloto, de sangrar a sua fortuna pessoal do montante de 850.000 reais, quantia bem superior à média dos valores assumidos pelos dotes do seu

grupo sócio-profissional, como veremos, para casar sua irmã, Ana de Campos, com Francisco de Lima, cavaleiro fidalgo, morador na Figueira, Foz do Mondego⁴¹.

A despeito da evolução cronológica das tendências que assistem às associações familiares até agora estudadas, e da complexidade de opções e de motivações que as enformam, das quais não poderemos alhear-nos, cremos estar autorizados a confirmar a hipótese básica com que iniciámos a exposição sobre esta matéria: a de que se criaram, de facto, verdadeiras gerações de náuticos em Vila do Conde, alimentadas pelas estratégias estudadas, e de que resultam genealogias que a onomástica e os estudos de famílias comprovam. Os exemplos que nos são oferecidos pela árvore genealógica da família de Gaspar de Santiago, piloto, que casou uma filha, Maria de Santiago, com Manuel Folgueira, piloto⁴², mas que entrega dois dos seus filhos à vida religiosa, Fr. Mauro de Santiago, que foi abade beneditino, e Francisco de Santiago, capelão da Santa Casa da Misericórdia da vila; pela linha familiar de Bento Afonso Gaio, em que um dos filhos, Sebastião Gonçalves Baía é abade de Laundos⁴³, ou ainda pelo matrimónio de Gaspar Pires o Ouro e Gomes Carneiro, pilotos, com filhas do abade de Balasar⁴⁴, não comprometem o que dizemos. Nestas, como noutras áreas, a excepção confirma a regra.

A sistematização dos apelidos dos agentes de navegação, ensaiada a partir do grupo dos homens do mar identificados como mestres, pilotos e homens da governança, excluindo-se, portanto, deste grupo os mareantes, confirma, também, isso mesmo. Note-se que idênticas tendências são registadas noutras vilas costeiras e de vocação marítima do Portugal de Quinhentos e Seiscentos, como provámos já aquando da análise dos exames de pilotos efectuados entre 1596 e 1648⁴⁵.

Quanto à evolução dinâmica desta tendência, é tentador, mediante os contextos de crise conhecidos, defender a hipótese da existência de uma abertura estratégica da comunidade náutica a grupos mais apelativos, quer do ponto de vista económico – os mercadores, quer do ponto de vista social – os nobres e nobilitados. Só a multiplicação de estudos de caso poderia, porém, avaliar a hipótese, tendo em conta a pouca representatividade da amostragem construída.

Ainda discutindo a existência de redes familiares dentro da profissão, e depois de identificadas as várias formas de cruzamento de linhas familiares, procurámos estabelecer as extensões assumidas por essas articulações. Considerando todas as ligações possíveis, criamos teias alargadas que aglutinam uma diversidade de associações. Exemplo: "x" é filho de "Y" e cunhado de "z". Este é, por sua vez, filho de "a", que tem como genro "b", o qual por sua vez é filho de "c": todos pilotos ou mareantes. Esgotadas as articulações possíveis, elas próprias naturalmente condicionadas pelo carácter fragmentário e algo aleatório da diversidade de fontes a que recorremos, contámos o número de indivíduos envolvidos nestas teias. O resultado encontra-se sistematizado no quadro 5.

Quadro 5
Ligações familiares endogâmicas - Número de indivíduos envolvidos

Nº de Elementos	Pilotos		Mareantes		Total	
	Nº de Casos	%	Nº de Casos	%	Nº de Casos	%
2	50	64,9	23	88,5	73	70,9
3	9	11,7	2	7,7	11	10,7
4	8	10,4	1	3,8	9	8,7
5	4	5,2			4	3,9
7	1	1,3			1	1
8	1	1,3			1	1
9	1	1,3			1	1
14	1	1,3			1	1
18	1	1,3			1	1
19	1	1,3			1	1
Total	77	100	26	100	103	100

⁴¹ A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 3º sr., lv. 12, fl. 56-57v.

⁴² Idem, 1º sr., lv. 18, fl. 153-155v.

⁴³ Idem, lv. 11, fl. 124-125v.

⁴⁴ Idem, lv. 3, fl. 80-81, 114v.-116v.; lv. 7, fl. 32-33v.

⁴⁵ Vd. POLÓNIA, 1995: 314-315.

Não espanta, por certo, que o maior número de ocorrências aponte para ligações simples, que envolvem apenas 2 elementos, associando, por exemplo, sogro e genro, ou pai e filho (70,9% da totalidade dos casos), nem que essa percentagem seja superior no grupo dos mareantes (88,5%) do que no dos pilotos (64,9%), ou ainda que aquelas que articulam um número máximo até 5 indivíduos aglutinem 94% das ocorrências. As limitações das fontes, em particular o facto de projectarem casos isolados e dinâmicas sociais ligadas de forma predominante a élites, a que já nos referimos, explicam os números. A identificação de redes que chegam a congregar 12 a 19 indivíduos, ainda que excepcionais na contabilização geral, apresentam, porém, casos paradigmáticos, por certo bem mais vulgarizados do que os valores percentuais que lhe são afectos evidenciam⁴⁶.

Estes traços, tomados como caracterizadores desta comunidade, são de fundamental importância para se perceber de que modo as dinâmicas demográficas, familiares, sociais e económicas decorrentes do exercício da profissão, que a seguir analisaremos, se evidenciam na comunidade local global, e conferem a este grupo algum tipo de individualidade e contribuam para a construção de uma identidade historicamente consolidada.

4.2. DINÂMICAS DECORRENTES DO EXERCÍCIO PROFISSIONAL

4.2.1. SISTEMA DEMOGRÁFICO

A vivência da experiência das navegações, com as conseqüentes ausências masculinas, o óbito masculino precoce e as freqüentes desestruturações de células familiares introduz ainda, a nível desta específica comunidade, factores de especificidade de forte incidência, mesmo estruturante, em três particulares domínios : o das estruturas demográficas, o das estruturas familiares e o do mundo do trabalho e das ocupações femininas.

Centremo-nos na análise de cada um deles. No que se refere a estruturas demográficas, o diagrama que se junta (vd. ficheiro anexo), explicita algumas das conexões estabelecidas. Para além das aí explícitas outras há que reter. Em primeiro lugar, a forte mobilidade demográfica interna, visível num dinâmico movimento de migrações masculinas, e que alimenta, em particular a comunidade dos marítimos. Com efeito, os portos de mar, ao constituírem-se na época em estudo como espaços mobilizadores de população masculina em idade jovem, passam a integrar um número significativo de mancebos, que aí podem, ou não, vir a constituir família.

As ausências masculinas são outro dos traços estruturantes desta comunidade. Navegações, comércio e emigração ultramarina são, de facto, três vectores que alimentam o mesmo fluxo: a drenagem, transitória ou permanente, de curta ou de longa duração, de agentes masculinos para o exterior. A extensão desse fenómeno é, em Vila do Conde, paradigmaticamente expressa numa declaração dos oficiais da Câmara, ao afirmarem, em 1643, que não existiam na vila 150 habitações providas dos respectivos agentes masculinos⁴⁷, num total de 1200 a 1300 fogos identificados para esse período de tempo⁴⁸, percentagem por demais diminuta. Ainda que salvaguardando o provável exagero, a informação é elucidativa acerca do tendencial despovoamento da vila de seus agentes masculinos.

Esta realidade pode ser também testemunhada pela taxa de masculinidade, calculada com base numa comparação entre os registos de baptismo e os de óbito. As taxas encontradas, e a sua distribuição cronológica encontram-se projectadas no quadro 6.

⁴⁶ Acerca da criação de redes familiares associadas a dinâmicas e vivências ultramarinas, vd. o trabalho de DEDIEU e CASTELLANO, 1998.

⁴⁷ ASCMVC, Mç. de Requerimentos Antigos, fl. 16-16v.

⁴⁸ Remetemos para estimativas demográficas que apontam, para 1552, 1200 fogos, e para 1602, 1500. Cf. POLÓNIA, 1999, Vol. I, p. 229.(Quadro 5).

Quadro 6
Taxas de Masculinidade - Perspectiva Comparativa

Períodos	Taxas de masculinidade à nascença	Taxas de masculinidade ao óbito
1535 - 1540	92,3	
1541 - 1550	97,3	
1551 - 1560	99,3	
1561 - 1570	100,5	
1571 - 1580	113	
1581 - 1590	107,9	
1591 - 1600	92,5	44,3
1601 - 1610	89,2	63,4
1611 - 1620	96,9	59
1621 - 1630	111,7	77,4
1631 - 1640	131,7	65,9
Média	101,1	64,1

Fonte: A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde, Bat., Lv. 1 e 2; Óbitos, Lv. 1

Quando comparamos estes valores com as médias referenciais propostas por Louis Henry para as sociedades europeias, rondando o valor médio de 105⁴⁹, verificamos que, à nascença, a média é mais baixa do que o valor de referência, mas mantém-se dentro das margens de fiabilidade. À data do óbito, pelo contrário, os desfaseamentos são de tal modo óbvios, que cremos não restar dúvidas acerca da incidência, nesta particular estrutura demográfica, de fenómenos de significativos desvios de população masculina para o exterior.

Tal circunstância não poderia deixar incólumes as correspondentes células familiares, nem deixar de afectar, de forma directa, o universo familiar. Óbitos masculinos precoces, baixas taxas de fertilidade, decorrentes de longos intervalos inter-genésicos, casamentos sem filhos, resultantes desta mesma dinâmica, um número considerável de mulheres solteiras e uma elevada taxa de viuvez precoce emergem como compreensíveis decorrências demográficas.

Avaliemos, antes de mais, as tendências apuradas quanto ao carácter precoce dos óbitos masculinos nesta particular comunidade. Baseamo-nos, para esta averiguação, em dados extraídos dos cartórios notariais, entre 1560 e 1620, em todas as escrituras decorrentes desses óbitos no exterior.

Não seja embora mencionada a idade à morte dos náuticos aí mencionados, alguns indicadores podem conduzir-nos à sua avaliação aproximada, nomeadamente através do estado civil, mencionado ou presumido. Assim, num número total de cerca de 200 ocorrências, registadas, das quais 30 não mencionam estado civil nem permitem depreendê-lo, 120 referem-se a óbitos de indivíduos casados, 46 a solteiros e 4 a viúvos. Ainda que minoritário na amostragem, o número de solteiros, correspondente a 27% do total daqueles cujo estado civil é identificável, apontaria para uma das ilações já extraídas, aquela que se refere à precocidade destes óbitos. Teremos, porém, que confrontar esta dedução com a percentagem habitual de celibatários definitivos, por norma não desprecianda, não nos sendo assim permitido fazer corresponder a todos os solteiros segmentos etários necessariamente jovens.

A própria percentagem maioritária de casados, cerca de 70% do mesmo grupo, não identifica, necessariamente, idades avançadas de óbito, ficando apenas quatro ocorrências, as dos viúvos, em que poderíamos adiantar, ainda que com margens de erro, essa possibilidade. Em termos globais, e partindo destes indicadores, cremos ser perceptível que tal quadro, que consideramos corresponder a uma

⁴⁹ HENRY, 1988: 26-29.

amostragem representativa, mostra de que modo essa vivência ultramarina poderá contribuir para o aumento da taxa de mortalidade em idades jovens, em relação aquilo que seria normal em populações-tipo.

Daqui decorrem outras consequências, desta feita referentes ao número de filhos existentes à data do óbito. Os dados que apresentamos excluem, por motivos óbvios, os solteiros, apenas contemplando os casados e viúvos. A distribuição dos resultados dessa quantificação pode ser consultada no quadro 7.

Quadro 7

Número de filhos à data de óbitos de agentes masculinos ocorridos em espaços ultramarinos (1560-1620)

Nº de filhos	Nº de ocorrências	%
Sem filhos	21	24,7
1-2 filhos	50	58,8
3-4 filhos	3	3,5
> 4 filhos	1	1,2
Nº indefinido	10	11,8
Sub-Total	85	100
Sem Menção	39	31,5
Total	124	

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª e 3ª sr., *passim*

Note-se que o número de casos em que não existem filhos à data da morte, correspondentes a cerca de 25% do total, revela uma característica notável do perfil demográfico desta população, evidenciando, ou que o agente falecido integrava um casal ainda muito jovem e, portanto, sem filhos, ou que um número significativo de famílias de homens do mar se desmembrava, por morte de um dos cônjuges, sem deixar descendência.

Se somarmos a estes eventos aqueles em que apenas existem 1 a 2 filhos, correspondentes a 59% das ocorrências, a tendência adquire dimensões mais significativas. Os apenas quatro casos em que o número de descendentes era igual ou superior a 3 aponta para estruturas familiares exiguas na globalidade do grupo local, tendência que poderá ser extensiva aqueles que exercem algum outro tipo de actividade em espaços ultramarinos.

Um outro estudo, comparativo, o da fecundidade, feito com base em registos de baptismo referentes a famílias dos homens da terra e do mar, a partir de uma prévia reconstituição dessas comunidades, evidencia, em relação a outros indicadores, esta mesma especificidade. Note-se que ao enveredarmos por este estudo da fecundidade não o fazemos em termos convencionais, envolvendo questões em torno da fecundidade natural e fecundidade dirigida ou dos factores fisiológicos que nela intervêm⁵⁰, antes procuramos isolar uma as variáveis de teor comportamental, a frequência de relações sexuais condicionada pelas ausências masculinas numa vila de vocação marítima, para discutir o seu impacto na definição de subestruturas demográficas, condicionadas por orientações profissionais. Partimos, quanto às restantes variáveis, do pressuposto de que se definem em moldes idênticos para os vários segmentos profissionais considerados.

O nosso ponto de partida são pois, duas amostragens aleatórias de famílias nucleares (marido/mulher) integráveis em grupos profissionais ligados, respectivamente, ao mar e à terra. A dos primeiros é constituída por 400 casais, e a dos segundos por 300. O diverso peso dos dois grupos pretende reflectir, de acordo com o que apurámos na análise da estrutura sócio-profissional, o peso proporcional, na estrutura demográfica da vila, dos dois universos em confronto.

⁵⁰ Para a definição e estudo dessas variáveis vd., entre outros, HENRY, 1988: 78-97 e HENRY, 1972: 93-152.

A primeira amostragem é constituída por pilotos e mareantes, assumindo os primeiros 65% da amostra e os segundos 35%. Esta opção, deliberada, pretende assegurar ao estudo maior fiabilidade por melhor conhecimento das oscilações familiares das células de pilotos, grupo profissional globalmente melhor documentado. A segunda amostragem parte de quatro componentes básicos: o dos mercadores, o dos homens da governança identificados como representantes dos "homens da terra", o dos oficiais administrativos e prestadores de serviços (juizes e escrivães dos órfãos, da alfândega, das sisas; médicos e boticários; tabeliães e licenciados) e, por fim, o dos oficiais mecânicos, abrangente de uma grande diversidade profissional que inclui, entre outros, sapateiros, alfaiates, pedreiros, carpinteiros, tanoeiros, ferreiros e ferradores, mas que congrega também moleiros, hortelãos e ourives.

Com excepção dos oficiais mecânicos, cujas células familiares respigamos nos próprios registos paroquiais, pesquisando *a posteriori* todos os nascimentos dessas mesmas unidades, todos os restantes partem de indicações exteriores, as quais se pesquisam, por via informática directa, na totalidade dos registos de baptismos. Assim se explica que para uma parte de ambas as amostragens não sejam reconhecidos eventos. Essa pista é só por si reveladora da realidade que pretendemos apreender.

Os resultados apurados patenteiam-se nos quadros 8 e 9, o primeiro referente ao número de filhos por família de cada um dos grupos, o segundo aos respectivos intervalos intergenésicos.

Quadro 8

Número de filhos por família

Nº de Filhos	Homens do Mar		Homens da Terra	
	Nº	%	Nº	%
1 — 2	159	59,3	78	32
3 — 4	73	27,2	87	35,7
5 — 6	30	11,2	49	20,1
7 — 8	6	2,2	19	7,8
9 — 10	—		6	2,5
> 10	—		5	2
Total de ocorrências com eventos registados	268	100	244	100
Ocorrências sem eventos registados	132	33	56	18,7
Total	400		300	

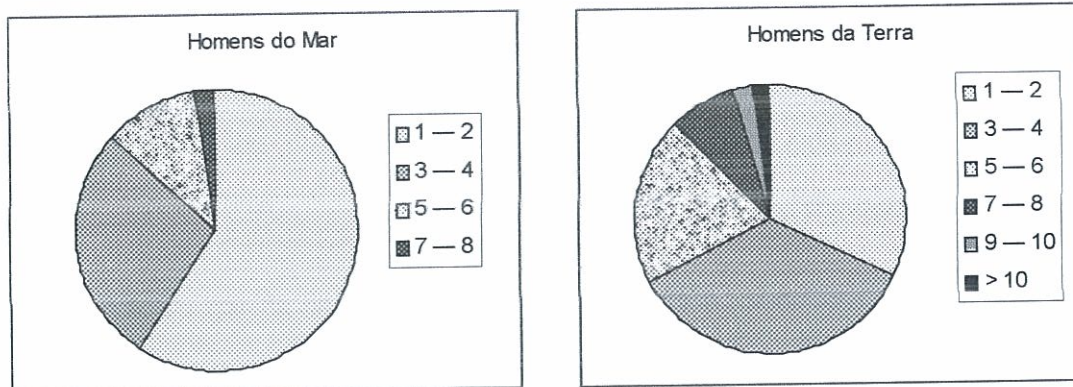
Fonte: A.D.P.. Fundo Paroquial. V. Conde . Batizados, lv. 1 e 2

Reflectamos, antes de mais, no significado do número de ocorrências de famílias sem nascimentos registados, correspondentes a 33% do universo dos homens do mar e a apenas 18,7% dos homens da terra.

Isolando esta variável, e centrando-nos apenas nas ocorrências com eventos registados, a distribuição numérica dos filhos pelas famílias em estudo reflecte um quadro sugestivo de comportamentos demográficos diversos entre os dois grupos. Assim, enquanto o universo dos homens do mar identifica, em cerca de 60% dos casos, famílias com 1 ou 2 nascimentos, e em mais de 85%, famílias que gerariam até 4 filhos, já o dos homens da terra concentra apenas 32% no primeiro intervalo e 67% no primeiro e segundo.

Gráfico 1

Número de filhos por família



Fonte: Quadro 8

O restante quadro é, de igual modo, expressivo, na medida em que nenhuma família cuja entidade paterna está ligada ao mar gera 9 ou mais filhos, limitando-se a evidenciar 2,2% de casos em que se recenseiam de 7 a 8 filhos, número máximo de ocorrências registadas. Pelo contrário, entre os homens da terra identificam-se cerca de 12% de famílias com 7 ou mais filhos, tendo 2% dessas células mais de 10 filhos e sendo o valor máximo registado o de 16 eventos.

Este panorama projecta-se de imediato nas médias a que chegamos, referentes ao número de filhos por família: 2,5 filhos no caso dos homens do mar e 4 (mais precisamente 3,9) no dos homens da terra. Estes valores, a par do quadro até agora analisado, tornam irrefutável a existência de comportamentos demográficos diferenciais entre os dois grupos, decorrentes, necessariamente, das distintas exigências ligadas às suas vivências socioprofissionais. Daí que não conseguíssemos apurar quaisquer especificidades entre os desempenhos de pilotos e mareantes no que se refere à frequência da natalidade, domínio em que estariam limitados pelas mesmas contingências profissionais.

Uma natalidade menos expressiva tanto pode resultar de um matrimónio interrompido pelo óbito precoce de um dos cônjuges, quanto de baixas taxas de fecundidade. Um dos factores condicionantes desta variável passa, necessariamente, pela frequência dos contactos sexuais entre os cônjuges. Assim sendo, as ausências dos homens do mar, impostas pela navegação de longo curso, constituem-se em pedra de toque no estudo desta matéria. Os resultados patentes no quadro 9 demonstram como este factor actua no nosso universo de análise.

Quadro 9
Intervalos intergenésicos

Intervalos Intergenésicos (em anos)	Homens do Mar		Homens da Terra	
	Nº	%	Nº	%
< 1	2	0,5	9	1,3
1 — 2	73	17,9	200	28,7
2 — 3	123	30,1	234	33,5
3 — 4	72	17,6	93	13,3
4 — 5	36	8,8	66	9,5
5 — 6	30	7,4	36	5,2
6 — 7	17	4,2	20	2,9
7 — 8	12	2,9	11	1,6
8 — 9	11	2,7	14	2,0
9 — 10	14	3,4	6	0,9
10 — 11	5	1,2	3	0,4
11 — 12	2	0,5	3	0,4

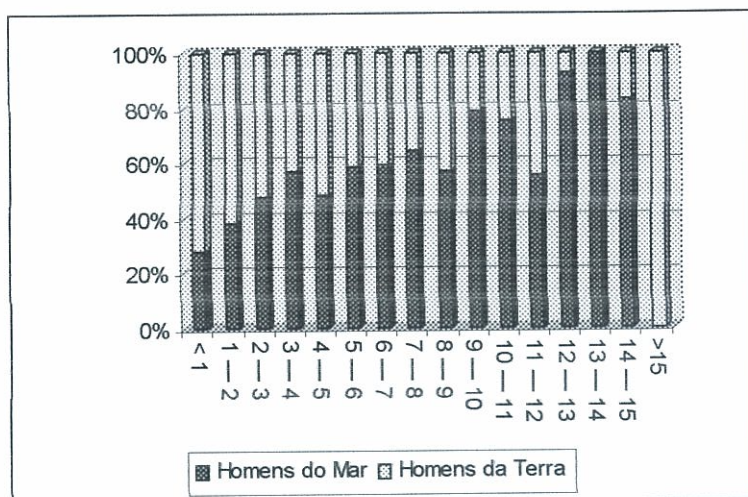
12 — 13	5	1,2	1	0,1
13 — 14	4	1,0	0	0,0
14 — 15	2	0,5	1	0,1
>15	0	0,0	1	0,1
Total	408	100	698	100

Fonte: A.D.P. Fundo Paroquial. V. Conde. Batizados, lv. 1 e 2

Aquilo que de uma análise comparativa ressalta é, desde logo, o carácter diverso dos respectivos valores. Se exceptuarmos os intervalos inferiores a 1 ano (correspondentes a 11 meses de intervalo entre dois nascimentos), excepcionais em ambas as amostras, o carácter oposto das tendências é o que pontua. Vejam-se os pesos diferenciais assumidos nas duas variáveis, a dos homens da terra e dos homens do mar, no que se refere, em particular, aos intervalos de 1-2 e de 2-3 anos (cf. gráfico 2).

Gráfico 2

Intervalos intergenésicos (em anos). Distribuição percentual de ocorrências



Fonte: Quadro 9

Resumindo a análise deste gráfico, dir-se-á apenas que as famílias ligadas aos homens do mar apresentam uma média ponderada de 3,5 anos de intervalos intergenésicos, enquanto as restantes apontam para 2,7 anos, valor claramente inferior e com projecções significativas num período normal de fecundidade e concepção.

Das duas variáveis analisadas, número de filhos por família e intervalos intergenésicos, resulta, pois, um quadro que confirma, com maior autoridade e consistência, algumas das conclusões já indicadas aquando da análise do número de filhos à data de óbito de agentes que desempenhavam funções ligada a actividades ultramarinas. Afirmámos, então, e sustentamos agora, que os condicionantes profissionais conduzem a sérias consequências nas estruturas familiares, decorrentes quer do óbito precoce da figura paterna, por vezes somada à de outros elementos masculinos da família, quer do distanciamento entre as concepções. Daí decorre a constituição maioritária de famílias pequenas, por vezes mesmo de filho único, que a mortalidade infantil poderá vir a ceifar com o mesmo vigor com que incide sobre as maiores descendências daqueles que, porque ligados a actividades desempenhadas *in loco*, conseguem assegurar uma prole mais significativa.

Em suma, as famílias daqueles que se encontram, por negócio ou exercício de actividade técnica, ligados ao mar e sujeitos a ausências prolongadas e frequentes, apresentam-se como muito mais sujeitas ao desmembramento total e à interrupção da linha genealógica. Por morte precoce do pai e/ou devido à mortalidade infantil em famílias reduzidas, muitas dessas células familiares acabam sem descendência. Relembro o que atrás afirmamos partindo de uma amostragem de 200 ocorrências extraídas do fundo notarial: cerca de 25% daqueles que, casados, morriam no ultramar, não deixavam

filhos. Não estarão, portanto, muito longe da realidade, os 33% de ocorrências sem registo de eventos que apurámos na pesquisa feita nos registos paroquiais de baptismo.

Esta circunstância, que cremos ser sustentável por simples critérios de razoabilidade, pode ainda ser atestada, quer pelo já exposto, quer por outras vias, que revelam, afinal, uma das extensões sociais deste fenómeno, o qual passa a transcender o domínio das estruturas e dos comportamentos demográficos. Com efeito, sem herdeiros forçados a quem transmitir os bens da família, marido e mulher vêm-se perante difíceis decisões a tomar quanto ao destino a dar a esses bens. Três possibilidades se configuram na documentação consultada : 1. o marido institui a cónjuge como sua universal herdeira, deixando à sua responsabilidade a decisão final a tomar⁵¹; 2. os bens são distribuídos por familiares indirectos, colaterais ou ascendentes, sob forma de doação em vida e/ou legado testamentário; 3. os bens são anexos a uma capela e geridos por familiares ou pelo organismo em que aquela é instituída. A Casa da Misericórdia da vila apresenta-se como a principal beneficiária desta terceira estratégia. É no seu fundo documental que pudemos medir o peso daqueles, numerosos, que se encontram nessa situação.

Este quadro decorre, pois, de tendências estruturantes de um sistema demográfico com reflexos sócio-económicos, para além de religiosos, que importa não esquecer. Em primeiro lugar, o recurso a instituições de assistência como testamentárias, herdeiras ou legatárias de bens presume, ou uma estratégia religiosa direccionada à conquista da salvação, ou uma atitude de franca animosidade em relação aos demais familiares vivos, ascendentes ou colaterais, ou ainda a sua inexistência, traçando um quadro de grande desenraizamento destas células familiares. Esta dedução é, de resto, coerente com o que já dissemos acerca da significativa mobilidade geográfica de muitos destes homens do mar, os quais deixam, porventura, as suas raízes familiares em espaços externos.

Em segundo lugar, as estratégias de transmissão de bens referidas não podem deixar de ter repercussões económico-financeiras de vulto, deixando à responsabilidade de uma instituição com um perfil muito definido a gestão, ou mesmo a propriedade de bens e fortunas adquiridas no decurso de uma ou mais vidas ligadas a actividades de comércio e navegação. O que queremos dizer é que com esta estratégia se desviam significativos fluxos de capital de um natural reinvestimento nessas mesmas actividades, não se encontrando uma instituição como a Misericórdia vocacionada a gerir negócios, bens e capitais típicos dessas dinâmicas mercantis e marítimas.

Por último, a inexistência de filhos, e a circunstância, frequente de, morrendo o cónjuge masculino primeiro, a mulher ficar como universal herdeira dos bens do casal, coloca estas viúvas numa situação peculiar e privilegiada, enquanto detentoras e responsáveis directas pela gestão de fortunas consideráveis, o que lhes atribui um protagonismo cujas implicações adiante se averiguará. Este decorre também das frequentes e prolongadas ausências masculinas.

4.2.2. ESTRUTURAS E DESEMPENHOS FAMILIARES

Uma das principais consequências do quadro até agora traçado é, pois, a monoparentalidade, que transfere, com frequência, para as mulheres o estatuto de chefes de família. Daí o aumento do número de mulheres que surgem como responsáveis pela manutenção da ordem familiar, em particular em famílias de náuticos, mercadores e de construtores navais, grupos que constituem o peso mais significativo da população masculina activa da vila que estudamos. Acresce que nesses segmentos sócio-profissionais as ausências tendem a ser vividas de forma múltipla pelas agentes femininas, atendendo à celebração de casamentos dentro das mesmas linhas profissionais e, em paralelo, à transmissão geracional da profissão. É assim vulgar uma mesma mulher ter, em simultâneo, fora, marido, pai e irmãos do mesmo modo que, numa mesma família, poderão ser várias as mulheres que se encontram, em simultâneo, nessa situação, o que significa que se diminui a possibilidade, vulgar noutro tipo de agregados urbanos, de um agente masculino substituir outro no desempenho de funções, mesmo no âmbito familiar, como é o caso das tutorias de menores ou da dotação de filhas.

Daí que seja, de facto, relevante, o número apurado de contratos matrimoniais e de dotações accionados por mulheres, viúvas ou casadas com maridos ausentes. Penso não restar dúvidas acerca do valor social destas iniciativas, vector essencial na dinâmica familiar, fundamental para assegurar o entabulamento de alianças matrimoniais e a conexão de bens e famílias, de acordo com interesses

⁵¹ Não nos deparamos com situações inversas, em que a mulher declare o esposo seu universal herdeiro.

económicos, políticos ou sociais. Este domínio de acção asseguraria, *de per si*, uma muito significativa intervenção na vida familiar, com reconhecidos reflexos sociais.

O exercício de tutorias de filhos, netos ou parentes colaterais, é outro dos domínios a assinalar e investe, de facto, estas mulheres de poderes alargados sobre a orientação de numerosas vidas e fortunas. O número de actos recenseados em registos notariais que têm a específica função de as nomear como tutoras e curadoras, em particular de filhos e netos, não é significativo, mas o número dos que revelam actos judiciais ou de cobranças de bens por essas mulheres, mães ou avós, no decurso do desempenho dessas atribuições revela uma outra realidade. Este facto é tanto mais relevante quanto a legislação vigente, nomeadamente o estipulado nas Ordenações Manuelinas e Filipinas considera a mulher juridicamente inapta a desempenhar essas funções, devendo ser nomeado como tutor, sempre um homem.

Outro dos domínios em que o protagonismo feminino parece avultar é o da educação dos filhos. Se atendermos ao número de mulheres que assinam o seu nome, de que falaremos adiante, a maior parte das quais são esposas, irmãs ou filhas de náuticos, isto é, daqueles que se encontram sistematicamente ausentes da vila, poderemos de facto inferir das eventuais funções exercidas por estas mulheres no domínio da educação dos filhos, neste caso das filhas, já que não é conhecido, senão em 1606/07 e, com continuidade, desde 1643, a presença de mestres escola na vila em estudo. A aprendizagem e, eventualmente, a própria alfabetização feminina deveria ser feita, neste tempo e território, no espaço doméstico. Se atendermos a que são os agregados familiares de náuticos os que mais sofrem os efeitos das ausências masculinas, as correlações entre a preponderante alfabetização feminina neste sector sócio-profissional, ou pelo menos a habilitação a escrever o nome, e as funções das mulheres-mães no domínio da educação, são, a nosso ver, aceitáveis.

Se estas mulheres assumem os seus papéis na organização das tarefas domésticas, e zelam pela estabilidade do lar, elas extrapolam em muito essas atribuições que lhes estavam consignadas pela normatividade cristã, ao assegurarem também funções que as fazem extravasar do espaço doméstico, e privado para o espaço social, e público. Anotemos, neste domínio, a função de resgate de cativos, geralmente de maridos, a qual seria, na realidade, muito mais vultuosa do que a documentação de que dispusemos deixa antever, a qual implica a capacidade de agilizar uma série de diligências e de procedimentos administrativos, ou a de cobrança de bens que ficam por morte de um familiar em viagem ou no Ultramar. É freqüente algumas dessas mulheres, geralmente as mais velhas, dirigirem-se a Lisboa, ao Tesoureiro dos Defuntos, para cobrar o remanescente do falecido, ainda que, por norma, essas atribuições sejam desempenhadas, por procuração, por agentes masculinos da comunidade.

Tal centralidade na vida familiar não parece nunca ser adquirida em confronto com o marido, antes assumindo uma complementaridade activa, e que é exercida no decurso das suas ausências. Afigura-se-nos, porém, e esta é apenas uma avaliação especulativa, que dificilmente poderíamos ver reduzida mecanicamente a capacidade interventiva destas mulheres quando, temporariamente, o cônjuge retorna. Isto é, cremos que, na longa duração, esse protagonismo ter-se-ia tornado estruturante dos desempenhos femininos no espaço doméstico e mesmo social.

Em paralelo, e como traço marcante, fortes relações de confiança se desenham entre os cônjuges destes agregados, sendo numerosas as procurações do marido, delegando na sua esposa, e não em um outro qualquer agente masculino, familiar ou não, a plena gestão de bens durante a sua ausência, implicando cobrança de dívidas, pagamentos, entabulamento de contratos, arrendamentos, compra e venda e mesmo a direcção de pleitos judiciais, se e quando necessários. Estas relações de confiança, plasmadas em dezenas de procurações com este perfil recenseadas num espaço de 60 anos (1560-1620), são, é certo, apenas uma face da moeda, já que assinalaremos também a outra faceta: a falta de provimento e o prejuízo infligido a esposas de náuticos, ainda que estes exemplos sejam, na documentação, minoritários.

Em traços globais, o que parece prevalecer, porém, é o carácter gregário destas unidades familiares, com poucos filhos, ou mesmo sem eles, devido aos longos intervalos inter-genésicos identificados, que conduzem a uma diferença objectiva entre as famílias dos homens da terra (4 filhos por família, em média) e os homens do mar (2,5 filhos por família, em média), muitas vezes desenraizadas da própria comunidade local, facto decorrente da mobilidade populacional e da atractividade de mancebos que vêm de fora e aí casam, de que já falamos, e em que os laços entre marido e mulher assumem um peso assinalável. Estes podem ser aferidos em registos de procurações e em testamentos, sendo essa confiança também extensiva e visível no mundo dos negócios, em que os maridos transferem para as

esposas responsabilidades económicas acrcidas, assim revelando uma indiscutível relação de confiança⁵².

Como exemplos, remetemos para os vários testamentos de pilotos que, sem filhos, nomeiam suas mulheres suas universais herdeiras, sem reservarem sequer terços de alma, deixando ao seu pleno arbítrio mesmo as disposições funerárias e culturais, ou daqueles, com filhos, que estipulam que as suas legítimas deveriam ser retiradas do património móvel, para não subtraírem a sua esposa, qualquer bem lesivo ao seu bem estar.

É certo que também o reverso da medalha se encontra patente na documentação, ainda que excepcionalmente, e dele ressalta, no mesmo universo de famílias de náuticos, os pilotos que subtraem, em testamento, todos os bens possíveis à sua esposa (1 caso), ou aqueles de que se infere a violência doméstica e a imposição do marido a uma gestão de bens lesiva aos interesses do agregado familiar, forçando-a a dar o seu consentimento a actos de espoliação do património conjunto. A posição assumida por esta mulher de 23 anos, ao anular o prévio consentimento dado, alegando coação por maus tratos, evidencia uma postura que está longe da submissão e obediência que a literatura normativa cristã reserva à mulher casada.

Prática diversa, de maior independência e autonomia parece ser a das mulheres que se mantêm solteiras e detentoras de fortunas assinaláveis deixadas por seus pais. Exemplos, os de 2 filhas de mercadores ultramarinos, que não sendo náuticos, partilham de vivências semelhantes, uma delas conhecida epocalmente como mercadora, e uma outra que, em testamento lega os seus bens preferencialmente a outras mulheres, familiares ou não e, ao instituir uma capela de missas, com numerosos bens anexos, exclui do seu encabeçamento os seus familiares masculinos, nomeadamente sobrinhos, e estipula um encabeçamento da capela exclusivamente feminino.

Este é o caso de Francisca Rodrigues, solteira, que em 1615 institui uma capela no Mosteiro de S. Francisco, da qual seria primeira administradora sua sobrinha. Após esta, "*... huma filha sua femea porquoanto não he minha tenção que nella macho (sic) [não entre] ainda que seja de geração salvo se for clleriguo e elles irão nomeando as descendentes que sucederem mas de maneira que não saia da geração e em caso que na geração não aja femea antão quero que suceda macho ...*"⁵³. Encontramo-nos, neste exemplo, perante uma clara segregação dos referentes masculinos. Reforçando os desempenhos e os poderes de mulheres, esta atitude, tomada por uma mulher solteira, inverte afinal os valores e estratégias coevas e enuncia, no início do século XVII, a manifestação de uma nítida consciência feminina.

A posição destas mulheres na família, decorrente das mesmas ausências masculinas, e mesmo da viuvez precoce, não conhece, porém, apenas traços positivos. Outros segmentos femininos são alvo de fenómenos desestruturadores da vida familiar, de que elas se constituem em principais vítimas. Estes podem ser evidenciados por ocorrências múltiplas de monoparentalidade, se não em teoria, pelo menos de facto, por taxas inflacionadas de viuvez precoce, por fenómenos multiplicados de mancebia e/ou bigamia, por situações de abandono e falta de provimento familiar, ou por comportamentos sexuais e sociais desviantes, altamente penalizados pelas instituições judiciais civis e eclesiásticas.

Todos eles se encontram ilustrados na documentação consultada, seja a municipal, seja a inquisitorial, ainda que nos não seja possível deles fazer análises tendenciais internas e menos ainda comparativas com os seus índices de incidência no grupo dos "homens da terra".. Refiramo-nos apenas, e brevemente, à questão dos desvios sexuais, sempre tendo em conta o seu carácter excepcional.

Esses desvios prendem-se com práticas sexuais como as da homossexualidade feminina, perpetradas por mulheres de mareantes ausentes. São ainda os arquivos do Tribunal da Inquisição que nos revelam uma dessas situações, sob a forma de denúncia efectuada aquando de uma visita inquisitorial à vila, em 1618. Tais realidades prendem-se com particulares formas de sociabilidade geradas pelas ausências masculinas, manifestas no acentuar de laços femininos e mesmo na cohabitação temporária de mulheres cujos maridos se encontram, em simultâneo, ausentes. Esta constitui, de resto, uma das áreas que impõe uma potencial revisão dos desempenhos femininos no seio da família, e na sua relação com a habitação e as próprias práticas sexuais, mas implica a abordagem e o

⁵² Cf. POLÓNIA, 1999: I, p. 808-811 e 814-816.

⁵³ A.D.P. - Gov. Civil, lv. 165, fl. 58-58v.

conhecimento de variáveis, envolvimento as estruturantes da psicologia colectiva, domínio ainda de mais difícil apreensão nos corpos documentais de que dispomos, a nível local, para o século XVI.

O peso das mulheres no universo social destas comunidades marítimas pode ainda ser simbolicamente aferido pelo facto de muitas delas se constituírem, de forma recorrente, como referenciais de identificação privilegiados. Em sociedades marcadas pela transitoriedade da presença masculina, suscitada pela viagem ultramarina, e pelas migrações e emigrações, o homem é, com frequência identificado em função da mulher. Ele é visto não raras vezes como filho, marido, irmão, pai de alguém que se conhece, no quotidiano vivencial, por uma permanência que referencia⁵⁴. Note-se que esta mesma realidade é evidenciada por Caroline Brettell a partir do estudo antropológico de uma aldeia minhota do século XX marcada pelo fenómeno da emigração, em particular para o Brasil.

A mobilidade populacional, documentada por estudos efectuados no âmbito da demografia histórica para o espaço e a cronologia que analisamos, contribui decisivamente para essa tendência. Ao atrair uma vasta população masculina em idade jovem proveniente do *hinterland* agrícola envolvente dos portos de mar, estes espaços concentram um grande número de indivíduos desenraizados. Mesmo quando aí casam, permanecem precárias as suas raízes familiares.

Em suma, o processo de expansão ultramarina, quando analisado na longa duração, ao fomentar as ausências masculinas na comunidade náutica, e ao implementar factores de instabilidade social, reforça, em consequência, os desempenhos dos que ficam, aos quais é atribuída a responsabilidade de garantir um normal funcionamento da vida da comunidade. É às mulheres que cabe, de forma sistemática, a assunção de muitos desses desempenhos, através de um sensível aumento do seu protagonismo social, económico e familiar. A despeito das teorizações filosóficas, das concepções doutrinárias e jurídicas, das imagens e representações literárias; para além dos direitos e constrangimentos que lhes estão consignados nos corpos legislativos coevos, as mulheres constituem-se em agentes centrais da vida da comunidade. Elas assumem, com normalidade, e de acordo com as exigências impostas pelas ausências, temporárias e definitivas, dos agentes masculinos, papéis e desempenhos que lhes atribuem uma centralidade indiscutível nas comunidades marítimas estudadas.

Do ponto de vista familiar, outras matérias poderiam ser aferidas. Casos multiplicados de bigamia e mesmo de poligamia, casos de mancebia, altas taxas de ilegitimidade são, na verdade, realidades emergentes do estudo destas comunidades, decorrentes de uma forte mobilidade populacional, interna ao reino e ultramarina. Da sua observação uma questão poderia ser colocada, para a qual não dispomos, no entanto de resposta cabal: seriam estes agentes, nomeadamente os masculinos, constructores de uma ética de maior desculpabilização e auto-tolerância, incrementada por alguma dissolução de costumes e por uma promiscuidade, mesmo sexual, decorrente de novas vivências, contactos com novos paradigmas antropológicos e pelo afastamento, e portanto, libertação das tradicionais tramas de controlo e vigilância social? Precisaríamos de muito mais dados sobre os seus comportamentos quotidianos, para além dos que colhemos nos processos inquisitoriais, para aclarar e debater esta questão... Uma coisa é constatar esses comportamentos, entendidos como desvio à norma, outra bem diferente é tomá-los como indícios de construção de uma nova ética familiar, ou mesmo social...

4.2.3. DESEMPENHOS ECONÓMICOS

O que vimos do ponto de vista familiar e social pode ser também aferido do ponto de vista económico. Retomemos o diagrama de síntese (Vd. ficheiro anexo). Para um enquadramento geral do exposto nesse diagrama, parte-se de dados documentalmente atestados, e sustenta-se a tese de que as particulares condições criadas pela expansão ultramarina portuguesa nos séculos XV e XVI não poderiam deixar de afectar o universo profissional da sociedade portuguesa moderna. Elas teriam produzido, com efeito, múltiplas transformações nos papéis assumidos pelas mulheres no mundo do trabalho. Do mesmo modo que a peste negra e, no século XX, no decurso da primeira e segunda guerras mundiais, os papéis femininos no universo laboral avultam em número, autonomia e relevância, também

⁵⁴ Cf. BRETTELL, 1992

na sequência da expansão portuguesa, as mulheres garantiram desempenhos que nunca tinham assumido antes de uma forma tão prolongada e estruturante, sendo isto verdadeiro não apenas no mundo do trabalho, mas também no domínio familiar, social e económico como um todo. Na origem deste fenómeno estão as ausências masculinas e as suas consequências na estrutura demográfica, particularmente notórias em sociedades marítimas.

O diagrama que apresentamos pretende sintetizar as nossas convicções nesta matéria. Nele apontamos dois tipos de correlações. As estabelecidas com as estruturas demográficas e aquelas relacionadas com dinâmicas económicas. Das primeiras já falamos. Centremo-nos nas segundas.

A expansão ultramarina exige o implemento de indústrias de suporte à navegação, tais como a construção naval, a tecelagem e o fabrico de velames, a cordoaria, e indústrias alimentares, como sejam as de conserva e o fabrico de biscoito. Na falta de mão de obra masculina, a procura de mão de obra feminina transforma-se num facto de relevância económica. Em simultâneo, o desenvolvimento interno das vilas e cidades marítimas exige um número crescente de serviços, suportado por migrações femininas a partir do mundo rural envolvente, assim como o incremento de efectivos no mundo dos ofícios e do trato comercial, garantido pelas mulheres que ficam, num mundo de homens que partem.

Em consequência, deparamo-nos, nestas sociedades marítimas, com um quantitativo claramente superior de mulheres no mercado de trabalho. Como prova desta realidade, poderemos referir o número das que se encontram envolvidas no mundo dos ofícios, trato e ocupações profissionais em Lisboa, nos anos 1550: 37,4% e 44% do total, de acordo, respectivamente, com Cristóvão Rodrigues de Oliveira⁵⁵ e João Brandão⁵⁶.

A projecção do trabalho feminino ocorre, todavia, não apenas nas cidades marítimas, mas também no *hinterland*. Poderemos testemunhar este facto particularmente na indústria de velames, desenvolvida por todo o Norte de Portugal, áreas rurais incluídas, numa dinâmica económica em que a tecelagem não é já apenas uma actividade familiar e doméstica, antes se encontra ligada a uma dinâmica industrial que visa a exportação de panos de vela para feiras europeias e para estaleiros nacionais e ultramarinos, e se apresenta ainda articulada com estratégias de mercado lideradas por negociantes de grosso trato⁵⁷. O mesmo fenómeno é, de igual modo, testemunhável na indústria da cordoaria, em Lisboa, cidade em que mulheres se encontram registadas como força de trabalho e, por certo também no Ribatejo, área de forte desenvolvimento da mesma indústria, como suporte logístico aos estaleiros da Ribeira das Naus, em Lisboa⁵⁸.

Esta dinâmica, com significados económicos e sociais, tem também projecções significativas nos contextos familiares e demográficos. Com efeito, a crescente procura de trabalho feminino e de participação económica faculta às mulheres solteiras e viúvas maiores oportunidades de auto-sustento, estimulando taxas mais baixas de nupcialidade ou de segundas núpcias, ao mesmo tempo que promove os contributos das mulheres casadas no rendimento familiar e acentua a sua participação nas formas de controlo social.

Defendemos, pois, a hipótese de que, enquanto os condicionalismos contextuais a que nos referimos se mantêm, e isso ocorre, em Portugal, na longa duração, a participação feminina nas dinâmicas económicas, mercado de trabalho incluído, e os seus papéis sociais, são um facto histórico relevante em Portugal. Esta hipótese parece poder ser sustentada a partir da análise da comunidade de Vila do Conde.

As características que aqui apontámos como próprias do modelo demográfico de Vila do Conde no século XVI não poderiam deixar de afectar, de forma directa, o mundo do trabalho quotidiano e, em particular a participação do universo feminino neste sector. Anote-se que apenas nos centrámos, de acordo com o nosso propósito, em factores de individualidade da comunidade marítima da vila, sem aqui pretendermos alargar a análise ao mundo trabalho como um todo.

Avaliemos de que modo essa realidade se projecta em Vila do Conde a partir de dois censos tributários: uma derrama da sisa, do ano de 1568, e um rol de 1643 da décima militar. Perante estas fontes, dois dados se tornam desde logo claros: o número significativo de contribuintes femininas e a omissão de uma categorização do trabalho e do universo feminino, central para qualquer tentativa de

⁵⁵ OLIVEIRA, 1987.

⁵⁶ BRANDÃO, 1923.

⁵⁷ POLÓNIA, 1998: 11-24.

⁵⁸ COSTA, 1997: 342-359.

apreensão profissional ou social. A presença das mulheres não é, contudo, despicienda, já que a necessidade de discriminar a pertença de bens e rendas (objectivo dos censos fiscais) obriga o observador/ recenseador a afectá-los a todo o universo de pertença, incluindo o feminino.

Assim verificamos, por exemplo, que nos róis de cobrança da derrama da sisa de 1568⁵⁹ e da décima, de 1643⁶⁰, as percentagens de fogos femininos, isto é, daqueles que são encabeçados por mulheres, são deveras significativas, atingindo, respectivamente, 18 e 43,4% do total do universo colectado, o que em termos absolutos corresponde a 115 e 300 fogos nessas circunstâncias. Referimo-nos, entenda-se, aos fogos que são tributados a partir de um referente de identificação feminino, sem que isso corresponda a uma idêntica creditação profissional ou a uma definida situação no universo do trabalho.

Esta constatação é, em qualquer caso, reveladora, não só do peso social do universo feminino, mas também do seu peso económico. Verifica-se, na verdade, que a viuvez é, com frequência, o estado que transforma estas mulheres em cabeças de casal, sem que isso implique o seu envolvimento no mercado de trabalho, nem a sua inclusão entre os contribuintes. Esta é uma das razões pelas quais o quadro 10 revela uma tão exígua participação feminina no mercado de trabalho tributável. Notemos, também, que as suas prestações fiscais se integram maioritariamente entre aqueles que menos pagam.

Quadro 10
Mulheres cabeças de casal e taxas de tributação feminina
em róis de impostos

Róis de impostos	Número de contribuintes	Mulheres cabeças de casal	% de mulheres contribuintes	% de tributação feminina
Derrama da sisa (1568)	639	115	18	13
Décima (1643)	697	300	43	19,3

Fonte. A.M.V.C. - Lv. 1699 e 1877

Os respectivos pesos contributivos apontam, precisamente, para o desfasamento entre percentagem numérica e contributiva. Assim, aos 18% atingidos em 1568 pelas 115 mulheres, corresponde um peso contributivo de 13%; e, discrepância ainda mais expressiva, aos 43,4% verificados em 1643 pelas 300 mulheres "cabeças de casal" corresponde um peso contributivo de apenas 19,3%. A diferença de 24 pontos percentuais patente neste último rol fiscal é bem elucidativa da realidade de que falamos, a qual resulta de contribuições fiscais mínimas ou nulas na verba referente ao "trato e meneio", sendo este dado igualmente revelador do diminuto reconhecimento da participação feminina no mercado de trabalho tributável. Com efeito, entre as 300 mulheres mencionadas em 1643 apenas a 22, isto é, a 7,3%, são atribuídas profissões, nomeadamente de cerejeira, criada, estalajadeira, fermenteira, lavadeira, padeira, tecedeira, tendeira e vendeira. Algo de semelhante se passa em 1568 em que a percentagem de mulheres com profissão declarada em relação ao total do universo feminino, é de 20,9%, englobando sensivelmente as mesmas profissões, com excepção das "lavadeiras", a acrescentar às cabaneiras, covadeiras, forneiras, marçalas e louceiras. Quem são, então, as restantes mulheres contribuintes? A situação de viúva, que com frequência acompanha a caracterização desta chefe de família, ou a indicação de que seu marido se encontra ausente, sem garantir sem sombras para dúvidas, a sua pertença a núcleos familiares exclusivamente de náuticos, sugere-a vivamente. Mais ainda quando observamos um outro corpus documental: as escrituras notariais.

Os números que apontámos, relativos à presença feminina neste universo documental parecem corresponder ao reforço dos papéis sociais desempenhados pelas mulheres que, na ausência dos elementos masculinos, assumiam funções que normalmente lhes estavam vedadas, encarregando-se dos próprios negócios da família, que geriam, por vezes, com mestria e agressividade.

Esse protagonismo pode ser aferido pela frequência com que mulheres accionam actos públicos através dos registos notariais. Em cerca de 4000 registos referentes ao período de 1560 a 1620, cerca de 1200 têm mulheres, não como meros elementos participantes, mas como agentes centrais, o

⁵⁹ AMVC - Lv. 1699.

⁶⁰ AMVC - Lv. 1877.

que perfaz 30% do total. A importância desse dinamismo justifica que dele façamos, para Vila do Conde, um estudo circunstanciado.

Quadro 11
Mulheres intervenientes em actos notariais - Distribuição por estado civil

Estado Civil	Nº	%
Solteiras	59	5,5
Casadas	332	31
Viúvas	681	63,5
Sub-Total	1072	100
Freiras	16	
Sem Menção	129	
Total	1217	

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Do ponto de vista do estado civil, encontramos um panorama já esperado, o da clara prevalência das mulheres viúvas entre as envolvidas nos actos notariais. A monoparentalidade familiar, decorrente do óbito do agente paterno em dada célula familiar, transfere, naturalmente, para a mulher, obrigações e funções que reforçam os seus desempenhos, pelo que se compreende o forte peso assumido pelas viúvas na nossa amostragem. O significativo peso daquelas que são casadas surge, por sua vez, associado ao fenómeno que em particular aqui tratamos: o das ausências masculinas nesta sociedade marítima, responsável pela transferência, para as respectivas esposas, de responsabilidades e funções que de outro modo não desempenhariam. Avaliemos, em concreto, quais sejam esses desempenhos.

Na longa lista de actos exercidos, que procuramos sistematizar no quadro 12, alguns destacam-se com clareza. Se lermos o quadro em termos percentuais, verificarmos que as cobranças de bens e dinheiros, as negociação de bens, as intervenções no foro judicial e as dotações, encontram-se entre as principais acções imputadas a estas mulheres. Note-se que algumas dessas intervenções são exercidas de *motu proprio*, enquanto outras se levam a cabo por delegação, isto é, recorrendo, por procuração, à mediação de terceiros.

Este recurso é particularmente notório no caso das cobranças de bens e nas intervenções judiciais, domínios em que se revela imprescindível a mediação masculina: no primeiro caso devido à distância e frequente localização ultramarina em que esses actos ocorrem; no segundo, devido à necessidade de uma mediação especializada, de procuradores de justiça e de licenciados. Por outro lado, a percentagem de ocorrências em que tais actos são concretizados de forma directa e pessoal é, por si só, suficientemente expressiva. Com efeito, apenas no domínio da negociação de bens, o qual se cinge, no fundamental, a bens de raiz, e implica compras, vendas, escambos, emprazamentos, mas também doações ou negociação em partilhas, os actos protagonizados por estas mulheres, somam 27,6% da totalidade daqueles que aqui são recenseados. Os restantes revestem-se, ainda, de inegável importância social e económica.

Entre os primeiros atente-se na percentagem assumida pelas dotações, de cuja importância em dinâmicas familiares já falámos. Um outro domínio de actuação que importa isolar liga-se directamente à execução de uma série de actos de natureza cívica, ainda que dispar. Referimo-nos a tudo o que é envolvido pelas práticas de redacção de testamentos, instituição e administração de capelas, mas também pelos actos de perfilhações, perdões, concessão de alforrias e exercício de tutorias, tarefa que é, a par da dotação, de igual modo central na vida familiar. O exercício de tutorias de filhos, netos ou parentes colaterais, investe, de facto, estas mulheres de poderes alargados sobre a orientação de numerosas vidas e fortunas. Anotemos, ainda, a função de resgate de cativos, a qual seria, na realidade, muito mais vultuosa do que a documentação deixa antever. No total, todas estas práticas atingem, na nossa amostragem, cerca de 9% dos actos recenseados.

Quadro 12

Poderes e funções desempenhadas por mulheres em actos notariais

Áreas de Intervenção	Poderes e funções exercidas	Nº	%
Sociedade	Perfilhações	2	0,2
	Tutorias	2	0,2
	Instituição e administração de capelas	3	0,3
	Outorga de alforrias	3	0,2
	Resgate de cativos	3	0,2
	Redacção de testamentos	5	0,4
	Dotação	89	7,1
Justiça	Intervenções no foro judicial	185	14,6
Administração	Posse de cargos	3	0,2
Economia	Arrendamentos eclesiásticos e fiscais	6	0,5
	Fianças	38	3
	Construção naval	3	0,2
	Celebração de contratos de aprendizagem	6	0,5
	Gestão de embarcações	13	1
	Provisionamento de viagens	1	0,1
	Comércio	19	1,5
	Crédito. Credoras	34	2,7
	Negociação de bens	351	27,6
	Cobranças e Quitações	460	36,3
	Investimentos financeiros	11	0,9
Vária	Exercício de poderes vários	33	2,6
	Total	1270	100,3

Fonte: Arquivo Distrital do Porto, Porto. (ADP). Fundo Notarial Vila do Conde. 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., *passim*.

Centremo-nos, por fim, no domínio económico. Para além das cobranças de dinheiro e bens, muitas delas decorrentes de óbitos no exterior, algumas resultantes do desfecho de negócios em curso, e da negociação geral de bens, muitas outras haverá que recensear. Anote-se, desde já, a sua participação em parcerias de arrendamentos de impostos, eclesiásticos e fiscais; as fianças dadas a negócios em curso; as intervenções no comércio; a aplicação de capital ou a cobrança de dinheiro decorrente da construção naval para as armadas régias; a gestão de embarcações, compreensivelmente, por delegação; a celebração de contratos de aprendizagem profissional; a prática de crédito ou os investimentos financeiros "a perda e a ganho", os quais revertem, em geral, também em actividades do foro comercial levadas a cabo por terceiros, as quais estas mulheres alimentam com os seus capitais. Na totalidade, somadas todas estas intervenções de cariz económico, elas atingem o maior valor percentual da amostra, cerca de 74%.

Estes dados, surpreendentes numa primeira abordagem, são, todavia, similares aqueles apontados por E. Coornaert para a Flandres. Através de um inquérito centrado em informações coligidas no arquivo municipal de Antuérpia, o autor evidencia o significativo número de procurações e facturas assinadas por mulheres, e evidencia a organização dos seus próprios livros de contabilidade, ou o número de licenças que eram passadas a mulheres viúvas, mas também casadas, para prossecução das suas próprias actividades comerciais⁶¹.

⁶¹ COORNAERT, 1961:II, 68-69.

Quadro 13

Mulheres envolvidas em actos notariais – referência sócio-profissional indirecta

Agrupamento profissional de familiares directos de mulheres envolvidas em actos notariais	Nº	%
Clérigos	1	0,1
Militares	1	0,1
Escudeiros / Cavaleiros Fidalgos	29	3,6
Funcionários (Oficiais administrativos)	45	5,6
Mareantes / Mestres / Pilotos	601	75,2
Mercadores	75	9,4
Oficiais mecânicos	47	5,9
Total	799	100

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. Vila do Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., *passim*.

Se procurarmos, em paralelo, a partir dos dados coligidos, identificar o perfil sociológico das mulheres envolvidas, resulta nítida a prevalência daquelas que são familiares de homens do mar, com clara incidência de pilotos, sendo de igual modo notória a presença de familiares femininas de mercadores, se bem que a uma distância significativa, como se pode ver no quadro 5. Os 50,4% assumidos pelas familiares de pilotos, e os 75,2% somados pelas destes, de mestres de navegação e de mareantes projectam, com clareza, a dimensão dessa representatividade. Esta projecção numérica só poderá ser compreendida se cruzarmos estes dados com aqueles referentes às motivações directas dos actos em curso, projectadas no quadro 6.

Aí, as ausências masculinas prefiguram-se como o mais significativo factor responsável pelos actos públicos recenseados, seguido pelos óbitos no Ultramar, a assunção da condição de viúvas, os negócios em curso, e as próprias tutorias. Note-se que, juntas, as duas primeiras motivações congregam, só por si, 64,4% dos desempenhos cujos motivos são expressos. Outro tipo de associações podem, de resto, ser feitas, já que às ausências e aos óbitos no exterior podem ser somados os escassos casos de captura por corsários e os de cativoiro, todos faces de uma mesma realidade, a das navegações e/ou comércio ultramarinos, que implicam a saída para o exterior e o contacto com as contingências da viagem marítima.

Quadro 14

Motivações directas dos actos notariais liderados por mulheres

Motivações directas	Nº	%
Captura por corso de familiares	1	0,2
Cativeiro de familiares	3	0,5
Tutorias	34	5,7
Negócios em curso	73	12,2
Viuvez	101	16,9
Óbitos no Ultramar	173	29,0
Ausências masculinas	211	35,4
Total	596	100

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., *passim*.

Retomando o fio condutor da nossa exposição, se as mortes no exterior, pelo seu carácter precoce e inesperado colocam as mulheres a liderar os quadros vivenciais remanescentes, seja no domínio familiar, social ou económico, as ausências masculinas debilitam, por seu lado, o protagonismo interno de mareantes e pilotos, excluindo-os, ainda que temporariamente, da vivência interna da comunidade, ao mesmo tempo que reforçam, quase na mesma proporção, os desempenhos das agentes femininas que os representam. Ambos fenómenos decorrentes de vivências profissionais próprias da comunidade que estudamos.

Em suma, parece indiscutível a directa articulação deste protagonismo feminino, no campo familiar, social e económico, com a pertença a uma comunidade particular – a dos náuticos, e a vivências e dinâmicas sócio-económicas muito específicas – as decorrentes das ausências masculinas. Teriam as próprias agentes consciência deste seu dinamismo e particular importância social na comunidade de pertença? Por algumas representações de que falaremos adiante, julgamos que sim...

5. SITUAÇÃO MATERIAL

Dispensaremos a este tópico, ainda que central no modelo de análise teórica em que nos baseamos, um tratamento sumário, a ele reservando uma abordagem selectiva de acordo com os indicadores que importa averiguar para discutir questões de identidade – interna à comunidade, e face aos restantes grupos sócio-profissionais. Fá-lo-emos a partir de dois tópicos:

- Níveis de riqueza, para aferir a homogeneidade/ heterogeneidade material do grupo
- Cultura material, para averiguar de que modo o quotidiano vivencial deste grupo o possa ter distinguido das restantes.

Quanto à primeira questão, duas interrogações orientarão o nosso inquérito: 1. Que volumes de fortunas se reúnem através da vivência de projecção para o exterior, típica das comunidades náuticas e como se distribuem internamente essas fortunas; 2. Quais as estratégias de investimento que assistem, de forma predominante, àqueles cujos bens são adquiridos através da via das navegações e do comércio ultramarino. No fundo, o que está em causa, para além dos níveis de riqueza são, de facto, as práticas e as mentalidades económicas que condicionam a gestão e a aplicação do capital. O questionário enunciado aplicar-se-á aos grupos mais directamente envolvidos pela dinâmica expansionista, pilotos, mareantes e mercadores.

5.1. NÍVEIS DE RIQUEZA

Procurando responder à primeira questão, seguimos indicadores que se nos afiguram pertinentes, ainda que susceptíveis de alguma falibilidade. Referimo-nos, em primeiro lugar, a indicações avulsas acerca do valor assumido pelas legítimas de órfãos de pilotos⁶², ténue indicador do volume total da fortuna de determinado indivíduo no momento da sua morte; em segundo lugar, aos dotes atribuídos por representantes dos três grupos nomeados, procurando aferir o montante global do valor em dote, assim como as componentes de bens que o incorporam. Como indicador de resposta à primeira e segunda questão, em simultâneo, recorrer-se-á, ainda, a testamentos e inventários de bens, os quais poderão, se bem que lacunarmente, aproximar-nos do volume e do tipo de bens acumulados pelos agentes em estudo no seu curso vital.

Tomando como base as legítimas de menores, maioritariamente identificadas em registos notariais e daí partindo para a reconstituição de fortunas, tendo como base a sobrevivência ou não do cônjuge, o número de filhos e os pressupostos legais em vigor relativas à distribuição de bens por morte, fica claro que, partindo da base mais baixa dos intervalos mencionados, sete dos casos apontam para valores abaixo dos 500.000 reais, um deles cabe entre 500.000 e 1.000.000, quatro entre 1.000.000 e 1.500.000 e, por fim, dois deles situam-se entre 2.500.000 e 3.000.000 de reais. A julgar por esta distribuição, o maior número de casos concentrar-se-ia em intervalos mais baixos, mas não cremos poder afirmar, já pelas contingências que assistem aos cálculos, já pelo carácter limitado da amostragem em relação ao universo total dos pilotos recenseados, que esta distribuição reflecta com rigor a realidade. Com efeito, se partirmos de uma outra base de trabalho, os totais mencionados em inventários de bens efectuados *post-mortem*, atingimos percepções diversas.

⁶² Cingimos esta análise ao grupo dos pilotos, já que é o único que, de forma consistente, fornece essas pistas documentais.

São seis os inventários de bens de pilotos ou de cônjuges de pilotos que possuímos. Em termos dos totais apurados, estes distribuem-se da seguinte forma: com excepção de um piloto, cuja fortuna, à morte, rondaria os 500.000 reais, todos os restantes casos apontam para valores oscilantes entre cerca de 1.500.000 reais de e mais de 4 contos de reais. Esta constatação, que faz subir a fasquia média dos níveis de fortuna apurados para pilotos, não pode, porém, ser generalizada, já que nos encontramos perante casos muito particulares, o daqueles que deixam bens avultados ou mesmo muito avultados à Casa da Misericórdia da vila, facto que justifica a guarda, por parte desta, dos respectivos inventários de bens. De resto, os seis inventários de que dispomos não se constituem, nem sequer se aproximam de uma amostragem representativa da totalidade do universo em estudo. Estamos crentes de que, sob o anonimato dos mais de 99% de fortunas cujo montante não conseguimos reconstituir se distribuem múltiplas situações, que vão desde o piloto pobre que não angaria senão pouco mais que o suficiente à sobrevivência, àquele medianamente abastado e ao muito abastado, dos quais não colhemos, porventura, exemplos ilustrativos na amostragem agora configurada.

Constituindo-se estes índices de análise fragmentários em relação à realidade, partamos de bases de trabalho de incidência mais alargada. O que de seguida analisaremos reporta-se a valores dos dotes de casamento em que são dotadores pilotos, mareantes e mercadores. A tipologia documental a analisar, afigura-se-nos, por um lado, mais abrangente que os indicadores precedentes, mas constitui, por outro lado, um índice problemático de avaliação de níveis de riqueza. Este é, de resto, o único *corpus* documental que possibilita uma comparação alargada com outros grupos sócio-profissionais, já que os precedentes se resumiam ao universo dos pilotos.

De facto, este tipo de fonte esclarece mais acerca da tipologia de bens dotados, do que sobre os montantes globais em causa. Discriminando-se, com frequência, a dotação em dinheiro, enxoval, peças de casa, medidas de pão e moradas de casas, torna-se quase impossível reconstituir o valor total do dote, pela incapacidade de se atribuir a cada uma das verbas um valor preciso. A despeito destas limitações, em alguns dos dotes figuram esses totais. Partamos da sua menção, destacada no quadro 15, o qual organizamos em função dos profissionais que avaliamos⁶³.

Quadro 15
Dotes de casamento - Valores de dotação

Valor do dote (em reais)	Mareantes		Pilotos		Mercadores	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
< 50.000	6	31,6	1	1,7		
50.000 - 99.000	9	47,4	4	6,9		
100.000 - 199.000	1	5,3	12	20,7	6	21,4
200.000 - 299.000	1	5,3	12	20,7	10	35,7
300.000 - 399.000	1	5,3	11	19	1	3,6
400.000 - 499.000			4	6,9	3	10,7
500.000 - 999.000	1	5,3	6	10,3	4	14,3
1.000.000 - 1.999.000					1	3,6
>2.000.000					1	3,6
Sem Menção			8	13,8	2	7,1
Total	19	100	58	100	28	100

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., *passim*.

O quadro apresenta perfis diferenciais no que se refere a totais de dotes atribuídos. O grupo dos mareantes é, sem dúvida, o mais modesto dos três considerados, figurando com seis

⁶³ Naqueles em que os totais não figuravam, procurámos apurá-los, somando ao valor pecuniário mencionado, valores aproximados atribuídos a casas, térreas ou sobradadas e ao enxoval. Para tanto, servimo-nos dos valores médios apurados nos dotes em que estas verbas se encontram discriminadas. Assumimos os riscos que este procedimento envolve no pressuposto de que as vantagens o justificam.

ocorrências de dotações inferiores a 50.000 reais, intervalo de que só se regista uma emergência entre os pilotos e nenhuma entre os mercadores. A fasquia seguinte, que compreende dotações entre 50 e 100.000 reais, continua a ser preponderante entre os mareantes, com 47,4% do total, face aos inexpressivos 6,9% a nível dos pilotos, não se registando, de novo, qualquer menção entre os mercadores. Os restantes intervalos de valor são, entre os mareantes, excepcionais. De notar que a menção a um dote de 300.000 reais reporta-se a um António Pires Carrião, mareante residente no Brasil e a de 700.000 reais é feita pela viúva de um António Pires, que cremos ser o mesmo. O elevado valor que atinge este único dote pode resultar da inclusão da legítima do pai, prática corrente no tempo. A reter esta directa ligação entre valores inflacionados de dotação entre este grupo, que assumem carácter de excepção, e a estadia, por emigração, do dotador num espaço ultramarino.

Destaque-se ainda, entre o grupo dos mareantes, as situações que podemos considerar de nítida pobreza. Referimo-nos às seis menções a dotes inferiores a 50.000 reais e às três situações em que os dotadores legam a sua própria casa e os seus bens móveis, reservando para si o usufruto em vida apenas do espaço e do mobiliário mínimo imprescindível à sua sobrevivência, e prevendo a situação de co-habitação com os noivos⁶⁴.

Quanto aos pilotos, é nítida a incidência de dotações entre os 100.000 e os 400.000 reais. Aí se situam 60,4% da amostragem, sendo ainda expressivos os cerca de 17% que congregam dotações superiores a esse valor, num máximo de 850.000 reais e, pelo contrário, pouco significativas as dotações inferiores a 100.000 reais. Note-se que o dote que consubstancia o valor máximo apontado envolve a irmã de um piloto e, como noivo, um fidalgo exterior à vila⁶⁵, pressupondo, ao que cremos, estratégias de nobilitação que inflacionam o valor médio dos dotes que configuram este universo.

Já o segmento profissional dos mercadores, seleccionados por, sendo "homens da terra", de igual modo se associarem ao processo de projecção marítima ultramarina, apresenta os valores mais altos da amostragem, incidindo o maior número de ocorrências no segmento dos 200 a 300.000 reais, não sendo também despidiendas as ocorrências que se situam entre os 400.000 e o 1.000.000 de reais. A anotar, ainda, o aparecimento de dois dotes de volume muito significativo, um num total de 1.000.000 de reais e um outro num valor superior a 2.000.000 de reais. Corresponde o primeiro a um dote para entrada em religião atribuído por Manuel Ribeiro, mercador, mas como tutor da órfã de um vilacondense ex-residente na Baía de Todos os Santos⁶⁶, e o segundo ao dote dado por Antónia Gaia, viúva de Gaspar Rodrigues do Lago. Se este se situa no grupo dos mercadores de grosso trato pelas actividades desenvolvidas, é, todavia, reconhecido pelo seu estatuto de cavaleiro fidalgo. Seria, de resto, e segundo cremos, este estatuto social, mais do que a condição de mercador, o responsável por tão elevado valor de dotação. Ainda que sejam pouco numerosos os dotes de que dispomos em que são dotadores cavaleiros fidalgos, este valor transcende, ainda assim, a fasquia média das dotações entre esse segmento social. Note-se que entre este mesmo grupo dos mercadores emergem outros indivíduos nobilitados, como é o caso de Estevão Folgueira e de André Afonso Folgueira, responsáveis por dotações superiores a 300.000 reais⁶⁷.

Numa perspectiva global, a diferença entre os três grupos considerados pode ser aferida pelas médias ponderadas calculadas para cada um deles. Assim, enquanto no grupo dos mareantes a média de dotação se aproxima dos 100.000 reais, na dos pilotos ascende a 240.000 reais, sendo este valor claramente superado pela média obtida no grupo dos mercadores, 350.000 reais. Assumindo este vector como indicador de níveis de riqueza, as sugestões são óbvias no que se reporta à capacidade financeira relativa de cada um dos grupos estudados. Teremos, todavia, que relativizar esta assunção com a consabida interferência de critérios de promoção e de representação social no sistema de dotações para casamento no Antigo Regime português.

Numa perspectiva comparativa, e extrapolando os três grupos sócio-profissionais até agora considerados, o universo dos cavaleiros fidalgos, para além de ilustrado com os dotes de elevado valor que atrás citámos, pode ainda ser tipificado através dos casos de Beatriz de Couros, irmã de D. João Ribeiro Gaio, bispo de Malaca, a qual dota sua filha com bens e dinheiro no montante de 2.400.000 reais⁶⁸, ou com o de D. Maria Ribeira, casada com Gaspar Pinto de Miranda que, ao casar sua filha com

⁶⁴ A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª sr., lv. 13, fl. 269v.-270; lv. 16, fl. 145-147; lv. 30, fl. 55v.-57v.

⁶⁵ Idem, lv. 28, fl. 101-102v.

⁶⁶ Idem, 3ª sr., lv. 15, fl. 31v.-33v.

⁶⁷ Idem, 1ª sr., lv. 4, fl. 20v.-22; lv. 12, fl. 165-166v.

⁶⁸ Idem, lv. 18, fl. 140-145v.

Manuel Gaio Folgueira, a dota com 900.000 reais⁶⁹. Este mesmo Manuel Gaio Folgueira dota sua irmã com 700.000 reais⁷⁰.

Os restantes dotes compulsados, respeitantes a oficiais mecânicos, definem, de forma indiscutível, uma outra realidade, que só se aproxima, e apenas em termos relativos, da do grupo dos mareantes. Assim, em termos globais, considerando dotes atribuídos por alfaiates, sapateiros, carpinteiros e carpinteiros da ribeira, calafates e tanoeiros, só excepcionalmente os valores em causa ultrapassam de forma significativa os 50.000 reais. Apenas em dois casos encontramos valores próximos dos 100.000 reais e numa única ocorrência deparamo-nos com um dote de 300.000 reais, sendo este atribuído por um tanoeiro. Trata-se, porém, sintomaticamente, de Fernão Martins, um tanoeiro que encontramos envolvido de forma sistemática no comércio de arcos e aduelas com os arquipélago da Madeira e das Canárias. Uma vez mais a ligação com o universo ultramarino estabelece a diferença no domínio da situação material de um indivíduo na sua comunidade, promovendo e destacando aqueles que com ele se envolvem.

Em suma, do exposto, parece resultar clara, em termos de níveis de riqueza e de redistribuição dessa riqueza através da dotação, quer a individualidade do grupo dos náuticos face aos mercadores, ainda que de trato ultramarino, quer em relação aos cavaleiros fidalgos, quer em relação a outros grupos identicamente pertencentes ao grupo dos oficiais mecânicos, ainda que seja de igual modo notória uma heterogeneidade manifesta no próprio grupo dos náuticos, sendo os níveis de riqueza dos mareantes notoriamente mais modestos que o dos pilotos. Note-se que aqueles só poderiam aceder ao poder local se dispusessem de capital para a aquisição de uma embarcação ou parte de embarcação, pelo que estes desníveis materiais de igual modo interferem com representatividades e formas de representação social, bem como no acesso a instâncias de poder.

5.2. Estratégias de investimento

Centremo-nos, de seguida, na outra questão que definimos como fulcral neste capítulo: os traços de mentalidade económica que assistem à definição de estratégias de investimento e de aplicação de capital. Trata-se de saber que intenções e estratégias assistiam à reaplicação de capital, ou seja, a de averiguar qual o destino dado aos lucros obtidos através das actividades de navegação e comércio ultramarino. Em última instância, o que está em avaliação são os pressupostos de indagação de uma velha questão historiográfica: existia, ou não, congelamento financeiro de fortunas angariadas através de actividades e negócios ultramarinos? O reinvestimento de capitais procedentes de actividades ligadas às finanças ou ao comércio era aplicado nesses mesmos ramos de intervenção económica, ou diluído através de estratégias consumistas e de ostentação e aplicado em bens de raiz, procedendo-se dessa forma à patrimonialização do capital? São estas as premissas do inquérito que de seguida lançaremos ao caso específico da comunidade de mercadores e pilotos da vila, os mais dinâmicos protagonistas de estratégias económicas centradas em negócios ultramarinos. Uma vez mais o grupo dos mercadores surge como grupo aferidor de tendências eventualmente diferenciais.

São várias as vias que poderemos accionar para a dilucidação desta questão. A primeira passará pelo isolamento de um grupo sócio-profissional, o dos pilotos e mareantes, e de um fundo documental preciso, o dos registos notariais, para aí identificarmos áreas de investimento. Os elementos pertinentes a esta avaliação sistematizam-se no quadro 16. Da sua leitura avultam duas ideias nucleares: uma, evidencia uma nítida estratégia de diversificação na aplicação de capitais; a outra, prova que a via mais significativa de drenagem de dinheiros da comunidade náutica se localiza na área na aquisição de embarcações, equivalente a 44,3% dos actos de investimento recenseados no grupo dos pilotos e a 60% no dos mareantes. Aí se nota, ainda, que, apesar de significativa, a componente de investimento imobiliário é, todavia, minoritária neste grupo de investidores e, mesmo quando somada às formas de arrendamentos fiscais e eclesiásticos não chega a atingir os 40%, contrapondo-se aos 60,4% somados pelos investimentos em embarcações, contratos comerciais ou formas de crédito. Esta ponderação torna-se ainda mais sugestiva no grupo dos mareantes: 34% assumidos pela primeira contra os 66% da segunda.

⁶⁹ Idem, iv. 33, fl. 103-104.

⁷⁰ Idem, iv. 9, fl. 152v.-154.

Quadro 16
Áreas de investimento de agentes de navegação

	Pilotos		Mareantes		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Participação em contratos de parceria comercial	8	2,7	2	2,4	10	2,6
Aquisição de embarcações	132	44,3	51	60,0	183	47,8
Mediação em contratos de construção naval	9	3,0	0	0,0	9	2,3
Crédito	31	10,4	3	3,5	34	8,9
Aquisição de propriedades urbanas	22	7,4	16	18,8	38	9,9
Aquisição de bens e propriedades rústicas	68	22,8	5	5,9	73	19,1
Arrendamentos eclesiásticos	16	5,4	6	7,1	22	5,7
Arrendamentos fiscais	12	4,0	1	1,2	13	3,4
Arrendamentos de serviços	0	0,0	1	1,2	1	0,3
Total	298	100	85	100	383	100

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

A despeito dos resultados apurados para esse grupo, e pela importância que reveste a discussão do tema da patrimonialização de capitais, dedicaremos uma mais detida atenção às transações imobiliárias, nomeadamente às compras de bens rústicos e urbanos em que são protagonistas pilotos, mareantes e mercadores e aos elencos de bens discriminados em testamentos desses mesmos agentes. No primeiro caso, porque não procedemos, *ab initio*, a um levantamento sistemático de todas as escrituras de compra e venda, face às quais cotejássemos as específicas destes grupos, não poderemos aferir franjas de representatividade relativas, isto é, não estamos habilitados a ponderar a percentagem do número e volume de negócios desses agentes na totalidade dos dados. Poderemos, porém, aqui deixar algumas impressões colhidas da abordagem dos registos notariais.

Em primeiro lugar, são indiscutivelmente numerosos os actos de compra de bens de raiz, nomeadamente rústicos, localizados de forma maioritária nas freguesias rurais do termo de Barcelos em que são compradores os agentes que inquirimos. Leiras, campos, bouças e casais são, de facto, objecto de aquisição, em particular por pilotos e mercadores, os quais marcam presença de forma notória na globalidade dos actos em análise. Como resultado, em alguns elencos testamentários ou em momentos de partilhas de bens por morte, surgem listagens muito significativas desse tipo de bens. Evoquemos o exemplo de Pedro Anes Pombeiro, piloto, em cuja relação de bens se discriminam onze casais e duas outras propriedades rústicas, de tipologia não especificada, disseminados por Rates e pelas freguesias de Bagunte e S. Cristóvão de Rio Mau. No total, o rendimento cerealífero dessas propriedades prefazia 202 medidas de pão⁷¹. Ou citemos o caso de João Gonçalves Marinho, também piloto. Da relação de bens efectuada por morte de sua mulher, Ana Fernandes, destaca-se a menção às casas sobradadas de sua morada, a par de mais meia casa, um casal em Veiros, um casal e 1/4 de casal na freguesia de Viatodos, para além de onze outras verbas correspondentes a propriedades de tipologia não discriminada, distribuídas pelas freguesias de Nine, Viatodos e Lemenhe. No total, deparamo-nos com dezasseis verbas de bens de raiz pertencentes ao seu agregado familiar⁷². Todavia, o grupo que verdadeiramente se destaca, no universo dos registos notariais, como comprador de propriedades rústicas, é o dos cavaleiros-mercadores. Entre estes citemos os Folgueiras, os Gaios, os Rodrigues do Lago ou os Mendes de Vasconcelos. Todos reconhecidos cavaleiros fidalgos de actividade imbrincada com a construção naval e o comércio ultramarino. Todos, de igual modo, compradores massivos de propriedades rústicas.

⁷¹ A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mc. 23, fl. 48-53.

⁷² Idem, mc. 11. Inventário de bens de Ana Fernandes, fl. 23-29v.

Em segundo lugar, o que de forma impressionista se destaca é a sucessão de actos accionados por um mesmo indivíduo em determinado período de tempo. Isto é, certo piloto ou mercador emerge repentinamente na documentação, sucedendo-se, de seguida, um número consecutivo de actos de compras. Isso ocorre, de forma particularmente notória, com Belchior de Figueiredo, emigrado no Oriente, e titular de uma fortuna imensa aí adquirida. De retorno à vila, este indivíduo acciona um número muito significativo de actos de compra de bens de raiz, o qual atinge, num curto espaço de tempo, as duas dezenas. Francisco João, piloto, é outro dos nomes destacados. No seu caso, as aquisições são protagonizadas maioritariamente pela sua mulher, pelo que se poderá depreender a sua ausência da vila, decorrente porventura de um acto de emigração ultramarina. Pretende-se com isto dizer que esta aplicação massiva de capital em bens de raiz, nos moldes em que ocorre, de forma emergente e concentrada, sugere a aplicação de "dinheiro fresco", isto é, de capital recentemente adquirido em negócios, porventura ligados a actos de navegação e comércio, atendendo aos profissionais envolvidos. Neste caso, estaríamos por certo perante estratégias de imobilização de capital, através da aplicação de capital móvel em bens de raiz.

Dois questões permanecem, porém, sem resposta, a despeito desta constatação:

1. Esses actos de compra de bens de raiz correspondem, de facto, e no caso de Vila do Conde, a uma mentalidade agrária, que tem pela terra a maior estima e a toma como símbolo exterior de prestígio e segurança social, ou manifesta uma necessidade real de assegurar o abastecimento cerealífero e alimentar das células familiares daqueles que têm capital suficiente para o garantir? Lembremos os problemas decorrentes da falta de um termo no concelho, que de imediato se reflectem em sérias dificuldades de abastecimento e numa total dependência face a formas de abastecimento exterior, fosse por via marítima ou terrestre.

2. Essa aplicação de capital em bens imóveis, indesmentível à luz dos dados observados, corresponde a que percentagem de ganhos obtidos em negócios ultramarinos e a que parte de fortunas obtidas através da emigração e da colonização ultramarina? Tais investimentos esgotam essas fortunas e capitais, ou correspondem, afinal, a uma percentagem mínima dos mesmos, remanescendo uma fatia considerável para aplicação em negócios?

Como achega à primeira questão é curioso notar que desde finais do século XVI e nas décadas estudadas do século XVII se assiste a uma nítida substituição de compras de propriedades por compras de medidas de pão, entre aquelas accionadas pelos agentes em estudo. Neste caso, o que se adquire é, não o solo, mas parte ou a totalidade da sua produção, não emergindo aqui o investimento como forma de promoção social, nem a concepção da terra como investimento de mais valia.

Perante esta constatação, inclinamo-nos a considerar que no caso de parte significativa dos pilotos e mercadores que encontramos a comprar bens rústicos, isso se deve, em grande medida, à necessidade de garantir o auto-abastecimento alimentar, sem que possamos, porém, excluir a possibilidade de a terra ser, também para estes homens, um bem sobremaneira valorizado. Quanto ao grupo daqueles que chamamos de cavaleiros fidalgos, cremos que a questão se posiciona de forma diversa. Estes adquirem, por um lado, propriedades de maior dimensão, com maior frequência e, indiscutivelmente, em número superior às suas necessidades de abastecimento. Encontramo-los, por outro lado, a emprazar, de forma sucessiva, essas mesmas propriedades, pelo que se integram, de forma clara, numa economia agrária, revelando prioridades de investimento que têm a terra como valor essencial.

Quanto à segunda questão levantada, a da representatividade relativa de capitais móveis e de raiz nas fortunas pessoais dos indivíduos que constituem esses grupos, existem três núcleos documentais privilegiadas sobre as quais lançaremos essas indagações: os testamentos, os dotes de casamento e os inventários de bens de raiz, utilizando esporadicamente articulados testamentários para aferir questões concretas. Os resultados apurados consubstanciam-se na exposição que se segue.

Os dados relativos aos testamentos de pilotos, mareantes, familiares de mercadores, cavaleiros mercadores e cavaleiros fidalgos disponíveis à análise, organizam-se no quadro 17. Ai se patenteiam os tipos de bens, não sendo, todavia, possível aferir pesos relativos, já que os testamentos não discriminam, senão parcialmente, os bens de que os testadores são proprietários, não fazendo geralmente menção aos respectivos valores matriciais. Registe-se, em qualquer dos grupos, a presença constante de bens de raiz, rústicos e urbanos, patente em 84% das ocorrências, a referência a dívidas a cobrar, em 47,3% dos testamentos, e o quantitativo assinalável de escravos entre os bens discriminados, patente em 36,8% dos casos. De notar, ainda, o cômputo de embarcações como componente essencial

entre os bens dos pilotos. A menção concreta a dinheiro cunhado e a valores em ouro e prata patenteia-se, por fim, em 42% dos casos, incidindo em particular no grupo dos pilotos, mareantes e mercadores, encontrando-se excluídos, como tal, os representantes do grupo dos cavaleiros fidalgos.

Quadro 18
Tipologia de bens mencionados em testamentos

Nome	Profissão	Bens de Raiz	Bens Pessoais	Dinheiro e Valores	Crédito	Embarcações	Escravos	Investimentos Comerciais	Observ.
Afonso Luís Belo	Piloto	X	X	X	X	X	X		
Amador Carneiro	Piloto			X	X		X		
Antónia de Oliveira, viúva de António da Costa	Mareante	X	X	X	X		X		
António da Costa	Mareante	X			X				
Baltasar Pires	Piloto	X			X	X			
Belchior Gonçalves Verguinhas	Piloto	X							
Francisca Carneira, viúva de Amador Carneiro	Piloto								Sem bens a registar
Isabel de Oliveira, viúva de Manuel Gonçalves	Piloto				X		X		
Isabel Folgueira, viúva de Estevão Fernandes	Cavaleiro-Mercador	X		X					
Joana Manuel, viúva de Gaspar Pires, o Ouro	Piloto	X	X	X					
João Gonçalves Marinho	Piloto	X							
Luísa Correia, viúva de Francisco Rodrigues Correia	Piloto	X	X	X			X		
Madalena Ramires, filha de Alexandre Ramires	Cavaleiro Mercador	X		X	X		X	X	
Manuel Fernandes de Lima	Cavaleiro Fidalgo	X							
Manuel Mendes de Vasconcelos	Cavaleiro Fidalgo	X			X		X		
Maria da Costa, cónjuge de António Pires	Mareante	X	X		X			X	
Maria Folgueira, viúva de António Francisco do Porto	Cavaleiro Mercador	X							
Miguel Luís	Piloto	X		X		X			
Simão Afonso de Faria	Piloto	X							

Fonte: A.D.P. – Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1º srt., lv. 2, fl. 153-156 ; lv. 7, fl. 29-32
A.M.V.C. – Fundo Viscondes de Azevedo. Miscelânea
A.S.C.M.V.C. – Col. 1ª, mç. 6,8,10,11,12,15,16,17,18,22,23,25,26; ol. 2ª, mç. 7; Mç. de papéis avulsos

É certo que estas constatações poderão não constituir uma projecção rigorosa da realidade, já que as menções testamentárias não esgotam, necessariamente, todos os bens existentes e integrantes das fortunas dos testadores. De igual modo, a composição tipológica dos dotes de casamento, fornecendo mais uma pista de análise, não projecta também, de forma cabal, a composição de fortunas. A sua análise permite adiantar, porém, as conclusões que se seguem, as quais se destacam dos dados projectados no quadro 19. Ai se torna claro o carácter maioritário das combinações que incluem, em

qualquer dos grupos considerados, mas muito particularmente entre os pilotos e mercadores, de forma cumulativa, bens de raiz, dinheiro e bens móveis, identificados estes como "enxoval e peças de casa" (códigos A/B/C do quadro). Note-se, porém, que são também notórias as emergências que excluem desta trilogia os bens de raiz (código B/C), sendo ainda de assinalar a inclusão de escravos (código G), e de embarcações (código D) nos bens dotados por pilotos, e ainda a de letras de câmbio (código E) entre estes e os mercadores, a par da presença de legados ultramarinos (código H), de novo no grupo dos pilotos.

Quadro 19
Composição tipológica dos dotes

Estatutos socio-profissionais	A	A/ B	A/ B/ C	A/ C	A/ B/ D	A/ C/ D	A/ B/ C/ D	A/ B/ C/ H	A/ C/ E	A/ C/ G	A/ F	B/ C	B/ D	B/ C/ F	B/ E	B/ F	B/ C/ D	B/ C/ G	H
Mareantes		2	5	4	1							4	1						
Mercadores		1	10	1		1					1	6		1	1	1			
Pilotos	3	2	27	5	1	1	1	1	1	1		8			1		1	1	1
Total	3	5	42	10	2	2	1	1	1	1	1	18	1	1	2		1	1	1

Códigos:

- A - Bens de raiz
- B - Dinheiro, ouro e prata
- C - Enxoval e bens móveis
- D - Embarcações
- E - Letras, ganhos e interesses
- F - Cargos e seus sentimentos
- G - Escravos
- H - Legados de proveniência ultramarina

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., *passim*.

A reter, deste elenco, o facto de, entre os mareantes, os bens de raiz estarem presentes em 70,6% dos casos, entre os pilotos em 78,1% dos casos e, no dos mercadores, em 60,7% das ocorrências. De notar que na maioria dos casos trata-se de bens de raiz de cariz urbano, constituídos por casas de habitação. Quanto ao peso proporcional assumido por verbas em dinheiro e por bens móveis, os quais incorporam embarcações, escravos, letras de câmbio e legados ultramarinos, as percentagens são, respectivamente, as seguintes: 76,5%, 83,4% e 91,1%, o que prova que em qualquer destes casos a ponderação assumida por bens móveis é inequivocamente superior aquela explícita em bens de raiz.

Os inventários de bens de defuntos constituem, porém, o único instrumento capaz de medir de forma eficaz essas ponderações relativas, já que fazem geralmente corresponder à discriminação dos bens o respectivo valor, atribuído por avaliadores autorizados. O cotejo desses dados, expresso em peso percentual, permite-nos formular algumas constatações.

Em primeiro lugar, o peso dos bens de raiz oscila num longo intervalo, definido entre os 15,1 e os 87,4%, não sendo possível aferir uma situação tipo, que se apresente como média. De notar, porém, uma constante, que se regista sem excepção: o peso dos bens de raiz na totalidade da fortuna varia na ordem inversa do valor total dessa fortuna. O que queremos dizer é que, quanto maior é a fortuna, menor é a percentagem nela assumida pelas propriedades imobiliárias. Tomando os sete inventários estudados, a correspondência referida observa-se de forma invariável. Será esta constatação suficiente para alicerçar a assunção de que quanto maior é o espírito empreendedor e o dinheiro circulante maiores são as possibilidades de multiplicação de capital, correspondendo a imobilização de dinheiro na aquisição de bens imobiliários a menores possibilidades de enriquecimento por congelamento de capital?

Em segundo lugar, será de notar, a partir da análise do quadro incluso, que o valor total de capital aplicado a crédito pode assumir, no caso destes pilotos e seus familiares, valores e percentagens muito significativas. Note-se que o caso com maior projecção é o de Isabel Gomes, viúva de Simão Afonso de Faria, em que essa percentagem ascende a 64,8% do total dos bens, equivalente a um valor

absoluto de 1.665.530 reais⁷³. Notório é ainda o caso de Luísa Correia, viúva de Francisco Rodrigues Correia, com um valor de 511.180 reais envolvidos em empréstimos a terceiros, correspondente a 33,1% dos bens inventariados⁷⁴. Poderá esta constatação ser sugestiva do facto de as mulheres, quando gestoras de capital, tenderem a aplicá-lo a crédito? E que tipo de crédito é este? Que níveis de risco e de garantias assume?

Aquilo que se nos afigura é que se tratará de um crédito de pequena ou média escala, em grande parte contraído por outras mulheres, a julgar pelas menções às proprietárias dos bens em depósito, funcionando os penhores como garantia de execução da dívida contraída. Cremos poder aplicar este mesmo modelo ao crédito prestado pelas viúvas de pilotos que acima referenciámos e, somando ocorrências, pensamos poder afirmar que esta é uma actividade privilegiada por elementos femininos dotados de capital móvel superior às suas necessidades familiares. Veja-se, a este propósito, o número de ocorrências em que identificámos, no universo dos registos notariais, mulheres como credoras.

Poderemos extrair do quadro em análise um outro dado, desta feita respeitante ao peso relativo assumido pelas verbas referentes a mobiliário doméstico e a bens de uso pessoal, geralmente constituídos por roupas. De um modo geral, as proporções relativas destas verbas são mínimas em relação ao total, com excepção para os bens de uso pessoal de Ana Fernandes, viúva de João Gonçalves Marinho, que não só corresponde ao maior valor percentual, como ao maior valor absoluto. Este caso corresponde curiosamente a uma das fortunas de menor envergadura e em que o nível de investimento imobiliário é dos mais elevados. Estaremos perante um modelo clássico de investimentos em terras e bens de ostentação pessoal?

Nos restantes casos não se nos afigura poder comprovar qualquer tipo de ostentação, seja em mobiliário doméstico, seja em vestuário. É certo que nos inventários de Simão Afonso de Faria e de Luísa Correia, viúva de Francisco Rodrigues Correia, nos deparamos com peças de mobiliário de qualidade e valor assinaláveis. Todavia, no total, essas verbas, somadas, não superam os 2,9% do total dos bens no primeiro caso, e os 6% no segundo. Percentagem de igual modo significativa é a inferida a partir dos valores apresentados no inventário de Bartolomeu Jorge, sem que os 7,8% do total correspondam a qualquer significativa sangria de capitais para aplicação em bens de ostentação.

Debrucemo-nos, por fim, nos valores assumidos por embarcações e escravos, os quais são, em número de emergências, pouco significativos nesta amostragem. Quando comparados com o mesmo tipo de menções em testamentos de pilotos, eles revelam-se, nos inventários, menos expressivos. Note-se, porém, o caso específico de Simão Afonso de Faria, em que o total apurado referente a embarcações assume 1.249.000 reais, ou seja, 46,8% do total dos bens. Tais quantitativos são determinados pela venda de uma nau, em Lisboa, a qual atingiu, só por si, o valor de 1.200.000 reais.

Do exposto, quer quanto ao volume total das fortunas, quer quanto ao tipo de bens de que estes homens são proprietários, tomados como índices de estratégias de investimentos, cremos poder configurar o grupo dos pilotos e mercadores como detentores de fortunas muito díspares, mas capazes de atingir montantes significativos, os mais elevados dos quais se situam em intervalos que vão dos 2 aos 4 contos de réis. Em termos de hierarquia de fortunas, e a julgar pelos dados disponíveis em dotes de casamento, testamentos e documentação referente a instituição de capelas na Misericórdia, cremos poder estabelecer uma ordem ascendente que partindo dos mareantes como base da pirâmide, cresce, significativamente em montantes de fortuna no grupo dos pilotos, assumindo, porém, os valores mais elevados no segmento dos mercadores ou mesmo dos cavaleiros mercadores. Esta constatação revela-se não só no universo masculino, mas também no feminino, já que Catarina Henriques, Madalena Ramires e Maria de Barros⁷⁵, esta de actividade alicerçada já no século XVII adiantado, configuram três casos de filhas de mercadores cujas fortunas atingem níveis sobremaneira assinaláveis.

Quanto ao tipo de bens e investimentos, cremos não poder provar, para os mesmos segmentos profissionais, mareantes, pilotos e mercadores, da análise feita a partir dos dotes, testamentos e inventários, a existência de uma mentalidade de ostentação ou tendente a uma significativa imobilização imobiliária de capitais. Pelo contrário, a diversidade de bens e o carácter maioritário dos capitais móveis em relação aos de raiz parece ser, de forma inequívoca, o traço mais marcante. Não pudemos, é certo, configurar as mesmas conclusões para o grupo dos cavaleiros

⁷³ ASCMVC. Col. 1ª, mç. 8. Inventário de bens de Isabel Gomes.

⁷⁴ Idem, mç. 10. Inventário de bens de Luísa Correia.

⁷⁵ Cf. respectivos testamentos e inventários de bens in Idem, mç. 22, 39 e 49.

mercadores, menos bem documentados no nosso universo de análise, afigurando-se-nos, porém, do que conhecemos dos contratos de compra de propriedades disseminados pelos registos notariais, e do conteúdo de alguns testamentos, que o seu perfil de actuação económica obedece a diversos parâmetros, em que a componente de investimento imobiliário usufrui de um peso bem mais significativo.

Em suma, aquisição de embarcações, compra de escravos, aplicação de dinheiro e crédito e em negócios que envolvam o comércio ultramarino parecem constituir áreas privilegiadas de aplicação de capital, mesmo em fases finais dos ciclos vitais dos indivíduos analisados, ainda que a vertente imobiliária, nas suas duas componentes, rústica e urbana, não se encontre de modo algum ausente das suas prioridades de investimento, sem que isso corresponda, na globalidade dos casos analisados, a qualquer sangria de capitais móveis e a qualquer desvio significativo das áreas primeiras de investimento, centradas em percursos e em negócios marítimos e ultramarinos.

Em síntese, o que pudemos compulsar da análise documental em relação a esta específica comunidade não nos permite subscrever a tese de que os náuticos, nomeadamente os mais possidentes partilhassem dos mesmos critérios de investimentos, nem fossem alimentados pela mesma mentalidade social e económica de outros grupos sócio-profissional que assumem como critérios preferenciais de prestígio e de ascensão social os investimentos em bens de ostentação ou a aquisição massiva de bens patrimoniais como símbolo de prestígio social. Corresponderá isto a afirmar a existência de uma identidade específica desta comunidade também no que se refere à sua situação material?

Averiguemos ainda esta questão a partir de um outro indicador: o da sua cultura material, aferida a partir de símbolos exteriores visíveis que em particular os identifiquem como agentes ligados a outros mundos e universos civilizacionais.

5.3. Cultura Material

Se a dinâmica subjacente à projecção ultramarina das gentes de Vila do Conde introduz, na vivência interna, implicações em termos de demografia e estruturas de família, e nos comportamentos e estruturas sociais, a ela não pode ficar imune a própria cultura material. Com efeito, se os padrões artísticos de outros mundos, nomeadamente da civilização oriental, se projectam nas expressões monumentais, de que é exemplo saliente a Capela do Socorro, fundada por Gaspar Manuel, piloto da carreira da Índia, e se os numerosos escravos aí integrados remetem, pelas suas feições e cor da pele, para universos ultramarinos ainda mais vastos, como o asiático e o africano, a convivência com referentes materiais desses outros espaços, altamente apelativos por critérios estéticos e pela qualidade de madeiras, de tecidos, e de expressões plásticas, com que se confrontraram muitos dos agentes da vila nos seus itinerários ultramarinos, não poderiam deixar de inculcar marcas na cultura material.

No que se refere aos escravos, tomados aqui a partir do seu estatuto jurídico coevo, que os definia como um bem transaccionável, uma identificação sócio-profissional dos seus proprietários permite-nos apurar o panorama projectado no quadro 20. Aí se evidenciam dois grupos de forte projecção: o dos pilotos e o dos mercadores, os quais, juntos com os escassos mareantes, congregam 70,7% das ocorrências. Note-se que o grupo dos cavaleiros fidalgos aqui se encontra deficientemente representado, com apenas 2,3%, valor claramente superado pelos religiosos, com 11,3% e, fundamentalmente, pelos representantes do funcionalismo administrativo, com 13,5% do total. A destacar, por fim, as emergências pontuais de um tanoeiro e de um fuzeiro como proprietários.

Quadro 20
Profissões de proprietários de escravos

Profissões	Nº de ocorrências	%
Piloto	47	35,3
Mercador	39	29,3
Piloto / Mercador	5	3,8

Mareante	3	2,3
Capitão	1	0,8
Cavaleiro Fidalgo	3	2,3
Eclesiástico	12	9
Religiosa	3	13,5
Funcionalismo	18	13,5
Fuzeiro	1	0,8
Tanoeiro	1	0,8
Subtotal	133	100
Sem profissão atribuída	38	22
Total	171	

Fontes: A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde, Baptismos, lv. 1 e 2; Casamentos, lv. 1 e 2; Óbitos, lv. 1; A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.; A.S.C.M.V.C. - Coleção 1ª. Maços de instituição de capelas, passim.

De notar que, com frequência, um mesmo indivíduo possui mais do que um só escravo, ainda que essa não seja a situação mais frequente. Entre estes multiproprietários continuam a sobressair os pilotos e os mercadores, ainda que possamos incluir também neste grupo alguns eclesiásticos de maior nomeada ou cavaleiros fidalgos e suas mulheres.

Há, de resto, uma característica que importa sublinhar como própria deste universo de proprietários de escravos. Referimo-nos à forte presença de mulheres, nomeadamente de mulheres viúvas e pertencentes a famílias de náuticos. Com efeito, num total de 212 amos identificados, estas somam 53, isto é, 25% do total. Este conspecto, que apresenta os grupos-chave da expansão ultramarina, pilotos e mercadores, a par das mulheres, como peças-chave do sistema de propriedade escravagista na vila, afecta uma vez mais a comunidade que estudamos a símbolos exteriores que os poderão diferenciar da restante comunidade, se não pelo exclusivo da sua propriedade, pelo menos como proprietários dominantes.

Para além deste específico indicador, diagnosticar, com rigor, outros vectores diferenciadores, na comunidade, da cultura material, não é tarefa que possamos levar a cabo com convincente eficácia. Em alternativa, poder-se-á, no entanto, inventariar, ainda que numa simples listagem de ocorrências, alguns reflexos dessa realidade. Para levar a cabo essa incumbência, de resultados necessariamente fragmentários e lacunares, servimo-nos, essencialmente, de três tipos de fontes: os actos de comércio protagonizados por gentes da vila, os testamentos e os inventários de bens.

Os primeiros remetem-nos para o contacto com determinados produtos, os quais, ainda que aí sejam citados como bens de transacção, não deixariam de ser utilizados no universo interno, quer como produtos de consumo, nomeadamente alimentar, quer como artefactos industriais, artísticos e ornamentais. Referimo-nos, em primeiro lugar, aos produtos tintureiros, abundantemente utilizados pela indústria têxtil. O pastel, o anil e o açafreão encontram-se entre os principais, e a sua utilização na vila, como em todo o país, é facto, não documentado, mas presumido. O algodão, matéria prima estimada pela mesma indústria, componente essencial das cargas provenientes do Brasil, destaca-se entre os produtos de acessibilidade garantida pelas novas rotas de navegação.

Referimo-nos, em segundo lugar, às especiarias. A pimenta, a canela, a mostarda e o açúcar têm, neste domínio, lugar essencial. A própria integração de mareantes de Vila do Conde nas armadas régias que percorrem a rota do Cabo asseguram-lhes, através do sistema das quintaladas, parcelas de especiarias orientais, as quais, sendo maioritariamente vendidas em Lisboa, na Casa da Índia, não deixariam de chegar à vila de que eram naturais esses homens. O açúcar, produto nuclear da muito frequentada rota do Brasil, introduz, na vila, como em toda a Europa, inevitáveis alterações nos hábitos alimentares e uma verdadeira "revolução" nas ementas e no paladar ocidental. A própria doação anual do rei ao Mosteiro de Stª Clara de dez toneladas de açúcar, prática de resto extensiva a numerosas outras instituições monásticas do reino, estará, por certo, na base do desenvolvimento da doçaria conventual de que os ainda agora célebres pastéis de Stª Clara dão prova. Não excluimos, porém, a possibilidade de parte desse montante poder ser vendido para se obter numerário.

De igual modo identificadas como produtos enviados a gentes de Vila do Conde e eventualmente por elas transaccionadas encontram-se as pedras preciosas de origem oriental, os rubis, os cristais, as semeanas, a par de um outro produto não menos valioso, o almíscar, perfume de elevadíssimo valor, tratado como um verdadeiro tesouro, atendendo aos altos valores que atinge nos mercados ocidentais.

Não poderíamos, por fim, esquecer as sedas, as porcelanas, as tapeçarias, produtos que vimos, de igual modo, a ser comercializados por gentes da vila. Serão estes, a par das madeiras exóticas e do mobiliário oriental, aqueles que encontraremos registados nos dois outros corpos documentais referidos, testamentos e inventários de bens. Afirmamos, antes de mais, a sua valorização social e económica, a qual explica o facto de serem sobremaneira apetecidos, a ponto de serem disputados em partilhas de bens. Dois exemplos consubstanciam o que afirmamos. Num inventário de bens declara-se que "... o embargante não escolheo peças algumas das que inventariarão e só pediu aos louvados lhe corcasem em seu monte hum de dous catres da Índia que havia..."⁷⁶. No mesmo processo declara-se, num outro passo que determinada pessoa "... ficou com as melhores peças do inventario como forão a colcha de montaria alcatifa da Índia e polvilhão della..."⁷⁷. Note-se que, sintomaticamente, a avaliação dessas peças, em particular das tapeçarias orientais, fora feita por um João Francisco Figueira, para isso destacado por ser homem que navegara para a Índia muitas vezes, sendo perito nessa matéria⁷⁸.

Dos levantamentos efectuados será de destacar, em primeiro lugar, o facto de todos os inventários de bens de pilotos incluírem, entre as peças discriminadas, algumas provindas do Oriente; e, em segundo lugar, que esse tipo de artefactos se vulgariza em utilizações diversificadas que abrangem diversas áreas do quotidiano. O elenco que de seguida apresentamos prova o que dizemos.

Entre os bens que pertenceram a Antónia de Oliveira, mulher de um mareante e mercador encontra-se, após a sua morte, uma colcha da China, avaliada em 8.000 reais e um colchão com lã das Canárias⁷⁹. Maria da Costa deixa à Misericórdia, entre muitos outros bens que constituíam o seu legado, duas cadeiras da Índia e um saleiro de porcelana da mesma procedência oriental⁸⁰. Entre os bens inventariados de João Gonçalves Marinho, piloto, encontra-se um catre da Índia, duas caixas, entenda-se, arcas, da mesma proveniência e quatro gamelas de S. Tomé⁸¹. Entre os muitos bens inventariados após a morte de Manuel Barbosa de Sá, deparamo-nos com um pavilhão, uma colcha de montaria lavrada, uma tapeçaria de seda, duas arcas grandes, um catre, a par de meia dúzia de pratos, bens que se diz serem procedentes da Índia⁸².

Mais dilatado em número e tipo de referências a bens de proveniência ultramarina de uso quotidiano é o inventário feito por morte de Catarina Henriques, filha de mercador. As referências aí patentes vão desde as pedras preciosas ou semi-preciosas, aos têxteis, à louça e ao próprio mobiliário. São sem dúvida os têxteis, agrupando roupa de uso pessoal e de uso doméstico, aqueles que integram um maior número de menções. Entre as pedras semi-preciosas deparamo-nos com referências a jaspes, estremados a ouro ou prata, e a corais, os quais, como se sabe, tanto podem proceder do atlântico, como dos mares orientais. Os valores em que estão cotados revelam bem o apreço dado a essas pedras no espaço continental⁸³.

Nos têxteis, destaquem-se as referências a toalhas da Índia e, entre as roupas de uso, sublinhem-se as múltiplas menções a mantilhas e gibões de damasco. Remetendo para outros espaços ultramarinos que não orientais, e referenciando materiais de menor valor, citem-se dois panos de S. Tomé, listados, um de Angola, e vários outros que se dizem ser mouriscos. A culminar o enunciado refiramos uma multiplicidade de peças de pano de uso doméstico, lavradas a fio anil, o que confirma a extensa utilização e valorização deste produto tintureiro⁸⁴. Por fim, este vasto enxoval guarda-se em três arcas grandes e uma pequena⁸⁵, todas da Índia.

A mesma variedade, dispersa por peças de mobiliário, roupa de casa e de uso pessoal e loiças encontra-se entre os bens que ficaram por morte de Luísa Correia, viúva de Francisco Rodrigues

⁷⁶ A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mc. 48, fl. 75.

⁷⁷ Ibidem, fl. 75v.

⁷⁸ Ibidem, fl. 80v.

⁷⁹ Idem, mc. 25, s/f.

⁸⁰ Idem, mc. 17, s/f.

⁸¹ Idem, mc. 11. Inventário de bens, fl. 9v. a 12 v.

⁸² Idem, mc. 48. Inventário de bens de Manuel Barbosa de Sá, fl. 30v.- 36.

⁸³ Idem, mc. 39. Inventário de bens, fl. 3-5.

⁸⁴ Ibidem, fl. 6-12.

⁸⁵ Ibidem, fl. 5v.

Correia, piloto da carreira da Índia. Foi esta ligação à rota do Cabo que determinou, por certo, o vasto rol de bens com procedência oriental, o qual é, sem dúvida, o mais longo de todos os compulsados. Tornar-se-ia fastidioso, por extenso, o desfilar de toalhas, colchas, pavilhões e panos que se diz serem procedentes do Oriente indiano. No total, contam-se sete menções desta natureza, para além de uma outra a um toucado de pano da Índia. Também a lista de mobiliário é extensa, contando com um leito, um catre, três arcas grandes e uma pequena, três cadeiras de espalda e uma pequena, um cofre, para além de duas esteiras. Dois vasos, porventura da China, e vinte tigelas de porcelana completam as referências que podemos compulsar. O elenco não se esgota, porém, no Oriente, embora este referente civilizacional seja claramente dominante e porventura determinante no contexto deste lar. Aí encontramos também a inventariação de fusos de pau brasil⁸⁶.

Simão Afonso de Faria, também ele piloto, conta, entre os seus bens, com um catre e uma alcatifa, leia-se tapeçaria, que se diz ser da Índia⁸⁷. Por fim, remetendo para a utilização, já não doméstica ou pessoal, mas pública, deste tipo de artefactos, refira-se que entre os bens deixados à Misericórdia por Antónia Machado de Castro, mulher de João Carneiro se encontra "... *hum pavilham de corte da India que a defuncta costumava emprestar pera cobrir a imagem de Christo dos passos ...*"⁸⁸.

Anotemos, por fim, por invulgar, a notícia, contida num processo da Inquisição, de que uma cristã nova da vila, em desespero pela sua situação de cativo, opta pelo enforcamento, o qual ocorre recorrendo a uma toalha de pano da Índia: "... *Gracia de Medeiros christã nova viuva de Vila do Conde estava enforcada vestida com sua saia e gibão e dependurada por huma toalha que parecia de pano da India...*"⁸⁹.

Neste elenco predominam, de forma notória, menções a peças procedentes "da Índia", topónimo que sabemos ser sinónimo de Oriente na economia mental quinhentista. Esta designação genérica deverá, porém, aplicar-se a áreas mais dilatadas, as quais incluem a China como espaço de referência nuclear. Isto é particularmente válido no caso das tapeçarias e das porcelanas.

Fazendo um corte cronológico, e apresentando agora o enunciado contido num testamento redigido em 1721, o de Maria de Barros, mulher solteira e de grande fortuna, deparamo-nos com a menção a uma caixa da Índia, a par de um bufete de pau de Jacarandá e a meia dúzia de tamboretas de couros do Brasil⁹⁰. A exploração mais intensa do espaço colonial brasileiro, a qual passa a transcender o açúcar, o algodão e o pau brasil, evidencia-se, com clareza, neste documento, pela introdução de referentes da civilização material brasileira no espaço continental.

Não podemos, pela falta de representatividade transversal desta amostragem, maioritariamente constituída por pilotos e mercadores, afirmar que este grupo se diferenciava claramente de outros, que, não contactando directamente com os universos ultramarinos, poderiam aceder a esses mesmos bens por compra. A identidade e a diferença deste grupo em relação a outros, não pode, pois, nesta matéria, ser sustentada com rigor...

6. REPRESENTAÇÕES CULTURAIS

Centremo-nos, para finalizar, em formas de representação que nos permitam auscultar, não só a individualidade do grupo, mas a eventual consciência da sua identidade, através de formas de auto-representação produzidas e accionadas de forma consciente, como marcadores de força e prestígio social, ou como mecanismos defensivos em relação aos particulares e acrescidos riscos e perigos decorrentes das vivências marítimas e do contacto com novos espaços e ambientes hostis. Naufrágios, tempestades, corso e pirataria, doenças tropicais suscitam e alimentam os medos de uma comunidade que, fortemente ligada ao sagrado e crente na sua força interventiva, a ela se liga, através de atitudes e comportamentos que importa identificar.

Serão, assim, quatro os indicadores que aqui analisaremos: o uso da assinatura autógrafa de náuticos e mulheres de suas famílias, tomado, não só como índice de alfabetização/ literacia, mas como forma de

⁸⁶ Idem, mç. 10, fl. 147 e 206v.-211v.

⁸⁷ Idem, mç. 8, Inventário de bens de Simão Afonso, fl. 15-16v.

⁸⁸ Idem - Lv. 2º de Registos, fl. 179v.

⁸⁹ IAN/TT - Inquisição de Coimbra, proc. 8026, fl. 5.

⁹⁰ A.S.C.M.V.C., Col. 2º, mç. 12. Testamento de Maria de Barros, fl. 3-3v.

identificação e legitimação social e como forma de auto-representação; o recurso ao patrocínio de obras arquitectónicas e artísticas, a participação em irmandades e confrarias como organismos de pertença e de prestígio social e as práticas de devoção e piedade.

6.1. FORMAS DE REPRESENTAÇÃO SOCIAL: LITERACIA E A ASSINATURA AUTÓGRAFA

Como se sabe, a carreira de um aprendiz da arte de navegação poderia fazê-lo atingir o estatuto de mareante, ou permitir-lhe a ascensão ao de piloto, o qual envolve não só um saber técnico especializado, mas também um perfil sócio-cultural que se articula com factores que transcendem a simples evolução da aprendizagem técnica. Directamente relacionada com esta deverá, assim, debater-se uma outra questão: a da alfabetização. Fá-lo-emos a partir do único indício que é possível seguir de forma sistemática e consistente: a assinatura autógrafa. Ainda que conscientes de que assinar o nome não equivale ao domínio da escrita e, menos ainda, da leitura, podendo tal acto corresponder à mera capacidade de reproduzir símbolos/letras que, desenhadas, formam um nome, não podemos deixar de prosseguir esta pista, reveladora da capacidade de estes homens se fazerem representar, autenticarem actos públicos e gerirem negócios.

Com efeito, é necessário atender ao facto de que muitos deles são proprietários de embarcações e gestores de negócios de algum vulto, e todos se encontram envolvidos em actos de pequeno comércio a longa distância para os quais o acto escrito é cada vez mais imprescindível. Desta forma, o domínio da escrita e da própria leitura impõe-se a estes náuticos como instrumento nuclear, pelo menos aos olhos do investigador dos nossos tempos. Necessária para fazer contabilidade, ainda que simples, do deve e haver dos negócios que gerem; imprescindível para a feitura e aceitação de letras de câmbio, imprescindível para validar negócios que não se podem já estabelecer em bases de confiança pessoal ou de compromissos orais, até porque envolvem, com frequência, credores ou parceiros residentes em outros lugares do reino e do ultramar, a escrita impõe-se no universo destas comunidades.

Por último, a escrita e a leitura constituem-se como meio essencial ao desempenho profissional de mestres e pilotos. Lembremos que aos desempenhos dos mestres estão associadas funções de gestão de mercadorias e de administração interna de embarcações, ao mesmo tempo que a muitos deles são ainda passadas procurações para poderem proceder a concertos ou mesmo à venda dos navios que gerem, em caso de necessidade. Em qualquer destes domínios o acto escrito é exigido. Por sua vez, os desempenhos técnicos de pilotos e sotapilotos pressupõem a leitura de cartas de navegação, de regimentos e roteiros náuticos, de tábuas de declinação solar e a elaboração de diários de bordo, áreas em que não só o domínio da escrita mas também a fluência da leitura se revelam imprescindíveis.

Sabemos, é certo, de casos que contradizem esta realidade. Frazão de Vasconcelos dá-nos a conhecer uma dessas ocorrências, referente a Marçal Luís, que no ano de 1617 vê questionada a sua nomeação como piloto de uma viagem à Índia por ser analfabeto, determinando, porém, a decisão final que o pudesse fazer, atendendo à eficácia com que realizara a viagem em anos subsequentes⁹¹. A assinatura de alguns, ainda que poucos, daqueles que identificámos no espaço de Vila do Conde revela idênticos desvios à norma, afigurando-se-nos que quem desenha o nome de forma tão grosseira e inábil não poderá ser senão analfabeto.

Centremos a avaliação desta matéria no nosso estudo de caso. Do elenco documental consultado, em que prevalecem registos notariais e actas de vereação, destaca-se uma constante: em nenhum momento qualquer destes indivíduos deixa de assinar quando solicitado, não declarando nunca a incapacidade de escrever, ainda quando o carácter rudimentar do traço que ensaiam torna indesmentível essa incapacidade. Apenas em casos pontuais e facilmente contáveis assinaturas de pilotos são substituídas por terceiros, mas invocando-se doenças como a cegueira, ou debilidade física extrema⁹². Mediante este dado, cremos, pois, estar em condições de depreender que a globalidade destes homens ou sabia assinar, ou disfarçava o seu total analfabetismo com um esforço figurativo revelador da importância que esse acto revestiria no exercício das suas funções profissionais e sociais e da sua relevância como sinal exterior de prestígio e domínio social.

⁹¹ A.H.U. - Consultas de Partes, lv. 33, fl. 36v.. Publ. VASCONCELOS, -----: 46.

⁹² A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª sr., lv. 1, fl. 166-167; lv. 2, fl. 153-156.

Avaiemos, por fim, a representatividade dos números com que trabalhamos a partir dos dados projectados no quadro 21.

Quadro 21
Assinaturas de náuticos. Distribuição por tipologias

Códigos	Pilotos		Mareantes	
	Nº	%	Nº	%
A	22	9,2	56	30,1
B	195	81,9	130	69,9
C	21	8,8	0	0
Total	238	100	186	100

Fonte: Todos os corpos documentais consultados

Códigos: A. Assinaturas que revelam pouco domínio da escrita ou disfarçam um potencial analfabetismo;
B. Assinaturas que revelam um regular domínio da escrita;
C. Assinaturas elaboradas

As 238 assinaturas identificadas num grupo de 436 pilotos recenseados colocam-nos perante a representação de 54,6 % da globalidade do universo em estudo, ponderação que cremos suficiente para validar as conclusões obtidas. Essa representatividade desce significativamente no grupo dos mareantes, no qual as 186 assinaturas coligidas correspondem a 16,8% da totalidade dos mareantes identificados. Os resultados que nos são dados a ler a partir desta amostragem não têm, em si, nada de particularmente surpreendente e sistematizam-se em dois breves pontos:

1. O grupo dos pilotos revela-se mais profunda e eficazmente alfabetizado, nele predominando, de forma quase absoluta (em 82% dos casos) aqueles que controlam regularmente a escrita, os quais identificamos com o código B. A ponderação daqueles que disfarçam um potencial analfabetismo (9,2%), ou aqueles que desenvolvem um requinte figurativo ostentador de cultura e poder (8,8%) revelam uma franja muito pouco significativa. Note-se que não há, neste domínio, qualquer relação nítida de decréscimo cronológico de ocorrências de analfabetismo, antes continuamos a identificá-las, por exemplo, nos decénios de 1590 ou 1600;

2. No grupo dos mareantes prevalecem, compreensivelmente, aqueles que se identificam de forma maioritária com assinaturas em que dominam sinais ou siglas pouco legíveis (30% do total), ainda que seja notório o grupo daqueles que assinam regularmente (70%). Neste universo não encontramos qualquer assinatura a que pudessemos atribuir o código C.

Note-se, porém, que especificações complementares que rodeiam, com frequência, a assinatura, declarando o seu estatuto no contrato como "parte", "comprador", "vendedor", "testemunha", "noivo", as quais são, curiosamente, muito mais frequentes nas assinaturas dos mareantes do que no dos pilotos, são bem demonstrativas da capacidade de estes homens saberem escrever bem mais do que o seu próprio nome. Será este facto revelador do orgulho de se evidenciar uma habilitação que corresponde a poder e a prestígio social?

Em paralelo, do reforço e extensão dos desempenhos sociais das mulheres, de que atrás tratámos, decorre também a necessidade de uma maior preparação e habilitação para intervir no universo público com autoridade e autonomia. A assinatura de actos notariais, feita de *motu proprio* e sem precisar de recorrer a intermediários que, por ela assinem rogo é, sem dúvida, um indicador dessa afirmação de autoridade. Em sociedades de Antigo Regime e, mais ainda, na era de Quinhentos, em que o analfabetismo é generalizado e a exclusão feminina do universo escolar é, com excepção para franjas mínimas do mundo da intelectualidade e da aristocracia, um facto adquirido, não seria de esperar ver as mulheres de que falamos, ligadas maioritariamente a homens do mar e a mercadores, desempenharem tais papéis e dominarem a escrita com a suficiência necessária para subscreverem os actos notariais em que se constituem como figura central. Ora, é esta a realidade com que nos confrontamos. Vejamos, em concreto, o que sobre essa matéria conseguimos apurar.

Em 196 dos cerca de 1200 actos que constituem a nossa base de dados referente a actos notariais liderados por mulheres, ou seja, em cerca de 16% das ocorrências, deparamo-nos com

mulheres que assinam o seu nome. Atente-se no modo como se distribuem no tempo e na escala social. Quanto ao primeiro aspecto, é notória uma evolução crescente das ocorrências, que atingem na fasquia temporal que medeia 1600 e 1622 as suas mais altas expressões (vd. quadro 98). Se entre 1560 e 1600 as assinaturas femininas somam apenas 17,3% do total, já nas duas décadas subsequentes, com uma ligeira extensão a 1622, esse valor ascende a 82,7%. Sublinhe-se que isto não corresponde a um aumento proporcional do número de registos nesses decénios, dado que esses totalizam apenas 45,3% da totalidade da amostragem, pelo que se nos afigura que estamos perante uma tendência firmada, que aponta para a consolidação progressiva da prática de as mulheres assinarem os actos notariais em que são parte envolvida. Essa tendência parece tornar-se mais consistente nas duas últimas décadas referidas, nas quais as assinaturas somam, respectivamente, 18,8% e 35,1% da totalidade dos actos recenseados.

Quadro 22
Distribuição cronológica das assinaturas femininas

Períodos	Nº	% em relação ao total de assinaturas de mulheres	% em relação ao total de actos recenseados no mesmo período
1560-1570	9	4,6	4,7
1571-1580	2	1	1,8
1581-1590	7	3,6	3,4
1591-1600	16	8,2	9,9
1601-1610	36	18,4	18,8
1611-1622	126	64,3	35,1
Total	196	100	—

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Não pretendemos, é certo, provar, que estas são, na sua totalidade, mulheres alfabetizadas, que sabem ler e escrever e que dispõem dos rudimentos mínimos de formação escolar, mas afirmamos ser indesmentível que algumas delas se encontram nessas condições, assinando o seu nome de forma firme, clara, esteticamente destacada e com traços que se repetem sem oscilações. Estas mulheres sabiam, sem dúvida, escrever, e não apenas o seu nome. Como comprovativo disso citamos o caso de Francisca Carneira, mulher de Amador Carneiro, piloto da carreira da Índia, que redige o seu testamento com o seu próprio punho⁹³.

Note-se que o período em que assistimos ao incremento nítido desta tendência é também aquele em que começa a surgir, na documentação, a figura do mestre-escola⁹⁴, pelo que não será, porventura, descabido colocar a possibilidade de os dois factos se encontrarem interligados, podendo, eventualmente, esse mestre escola ministrar as primeiras letras, porventura no próprio espaço doméstico, a filhas dos nobres e burgueses mais abastados da vila. Esta hipótese coloca-nos perante a outra componente da questão, a de saber a que segmentos sociais pertencem estas mulheres que assinam, com tal dignidade, o seu nome (vd. quadro 99).

Quadro 23
Profissões de familiares directos de mulheres que assinam

⁹³ A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª., mc. 12 (Capela de Amador Carneiro).

⁹⁴ A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª sr., lv. 24, fl. 110-110v. e lv. 25, fl. 19v.-20; A.M.V.C. - Lv. 1877, fl. 104v. e Lv. 32, fl. 563v.-565.

Agrupamentos Profissionais	Nº	%
Oficiais Mecânicos	1	0,7
Cavaleiros Fidalgos	11	8,2
Funcionários Administrativos	25	18,7
Mercadores	8	6,0
Mareantes/ Mestres/ Pilotos	89	66,4
Total	134	100

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Como grupo claramente maioritário surge, de novo, o das mulheres familiares de homens do mar, com 89 emergências, sendo que só os pilotos somam 80 menções, imediatamente seguido do das mulheres de funcionários públicos, médicos, licenciados, tabeliães e detentores dos cargos de juiz e escrivão dos órfãos e da alfândega. Mulheres pertencentes ao universo familiar de cavaleiros fidalgos pontuam ainda com cerca de 8%, revelando o grupo das familiares de mercadores um desfasamento óbvio em relação à percentagem global que lhes vimos ser atribuída em função do número total de actos que integram. Note-se, por fim, a existência de uma única assinatura de uma mulher de um oficial mecânico, que era, no caso, um carpinteiro da ribeira.

O que com isto queremos evidenciar é a existência de um acesso diferencial à escrita e à capacidade de reprodução gráfica do nome, o qual favorece os grupos femininos ligados ao funcionalismo, aos nobres e nobilitados e aos pilotos, penalizando o grupo dos mercadores, mareantes e, principalmente, o dos oficiais mecânicos, a cujas mulheres se encontra quase integralmente vedada a capacidade de validarem, com o seu próprio punho, os actos em que intervêm. Se a presença reforçada de mulheres ligadas ao funcionalismo e às camadas nobilitadas se compreende em função do estatuto social e da específica formação profissional, já a indiscutível presença de mulheres de pilotos parece decorrer muito mais, ao que cremos, quer da sua posição sócio-económica, que lhe possibilita o acesso a determinado nível de saber, quer, principalmente, das exigências que lhe seriam impostas por um dinamismo económico e financeiro protagonizado por esse segmento profissional. Na incapacidade de integral e de forma permanente o garantirem, devido às constantes ausências, estes homens delegam sucessivamente em suas mulheres o desempenho dessas atribuições, poderes e funções, as quais exigem delas desempenhos e uma capacidade de afirmação e de intervenção que lhes demanda uma notável preparação, social, económica, mas também cultural. A capacidade de assinarem, uma vez mais estatisticamente destacada entre os demais grupos, consubstancia, em nossa opinião, mais uma das extensões dessa individualidade grupal face à comunidade global.

6.2. FORMAS DE REPRESENTAÇÃO SOCIAL: A PERTENÇA A IRMANDADES E CONFRARIAS

Como já atrás expusemos, a experiência única das navegações cria, de facto, um sentido de corpo que congrega todos os que nela participam e conduz à constituição de associações profissionais, cujas práticas se projectam também no domínio da religião. Referimo-nos, naturalmente, às confrarias dos mareantes, congregantes de todos aqueles que participam, não das actividades marítimas em geral (lembramos que os pescadores constituem, geralmente, irmandades próprias), mas da navegação em si, incluindo capitães, pilotos, mestres e marinheiros nos seus diversos escalonamentos de carreiras. A par desta dinâmica de solidariedade, organização e integração profissional, ainda que com um cunho religioso, outras emergem como formas de integração social, entre as quais se conta a pertença a irmandades e confrarias de cunho já não profissional, mas de recrutamento transversal na comunidade em geral.

Um debate desta matéria implicaria uma análise detalhada da documentação, constituição e exercício de cada uma das irmandades de peso social significativo na vila em estudo. Matéria impossível de desenvolver por dois óbices associados: a impossibilidade de neste espaço debatermos esta matéria e a global falta de documentação para o tempo em estudo. Na verdade, com excepção da Casa da Misericórdia, nenhuma outra permite ao investigador uma ainda que parcelar reconstrução da

sua memória. O que atrás dissemos para a Confraria dos Mareantes é, lamentavelmente, de igual modo válido para a Confraria dos Pescadores, para a do Santíssimo Sacramento, ou para a de N^a Sr^a de Touguinha, todas mencionadas e apresentadas como de importância assinalável na documentação coeva. Centremo-nos na documentação existente para debater alguns tópicos exclusivamente relacionados com a representação da comunidade que estudamos nesses espaços, que sendo de religiosidade, são-no também de sociabilidade.

No que se refere à Confraria dos Mareantes, já sublinhamos que a sua criação evidencia, desde logo, a afirmação de um espírito de corpo e a assunção do sentido de pertença a uma associação que venera um ou mais santos patronos, no caso vertente o Corpo Santo e N^a Sr^a da Boa Viagem, e se reflecte, desde logo, no facto de esses referentes hagiográficos se apresentarem entre os preferidos para a nomeação das suas embarcações, como a seguir veremos. A própria construção da chamada “Capela dos mareantes” na igreja matriz, iniciativa de 1538 que se conclui em 1542, se, por um lado, projecta para o exterior a individualidade e o corporativismo de um grupo profissional, evidencia, por outro lado, o seu poder económico e a sua projecção social. É, pois, uma inegável forma de representação social de um grupo sócio-profissional, que assim individualiza, no espaço da Igreja Matriz, o seu próprio espaço referencial.

6.3. REPRESENTAÇÕES ARQUITECTÓNICAS E ARTÍSTICAS

Do que acabamos de dizer parece claro que as representações exteriores desta comunidade passa, em certa medida, pelos seus investimentos em marcos arquitectónicos e artísticos em que investem, de forma exclusiva, ou significativa. Assim acontece, desde logo, na própria igreja matriz, na qual são construídas duas capelas laterais do transepto. Uma delas, a dos mareantes, remonta a 1542, foi dedicada pelos mareantes da vila a N^a Sr^a da Boa Viagem e edificada através de um tributo de 0,5% aplicado a todos os seus rendimentos (5 por cada 1000 reais ganhos)⁹⁵; a outra invoca S. Miguel o Anjo, e foi erguida a expensas de Vicente Folgueira e sua mulher, Beatriz Folgueira⁹⁶.

De um modo geral, e compreensivelmente, grande parte do edificado monumental quinhentista de Vila do Conde se associa a capitais ultramarinos, ainda que não exclusivamente náuticos. Assim com a Casa e Igreja da Misericórdia, construídas em terrenos doados por Álvaro Fernandes da Rua, não sabemos se piloto, mas pertencente a uma família que gera uma das genealogias de pilotos, datando a sua construção, feita a expensas de Pedro Anes, abade da Retorta, a um período subsequente a 1525. Também a igreja, para a qual foram mobilizados, num segundo momento, capitais públicos, foi amplamente financiada com os donativos de Jerónimo Veloso, prior de Seixo Amarelo, eclesiástico que valorizou o seu pecúlio através de investimentos comerciais, e com a fortuna de Sebastião Álvares da Fonseca, provinda da Índia. O valor orçamentado, em 1599, para a sua reedificação, 700.000 reais, é bem demonstrativo da envergadura destas contribuições particulares directamente ligadas a fortunas comerciais, uma delas de inequívoca proveniência ultramarina.

Citamos, ainda, a construção do novo hospital da vila, em 1617, para substituir o já velho e insuficiente Hospital do Espírito Santo, fruto da doação, para esse fim, de vultuosos capitais, por Diogo Pereira, mercador de grosso trato e cristão novo, natural da Galiza e morador na cidade do Porto. Vila do Conde constituiu-se como local de eleição para este grande mercador, a ponto de aí se decidir fundar um padroado para a criação do hospital, ao qual deveriam ser vinculados bens que lhe permitissem uma renda anual de 400.000 reais, com a qual se fundou.

Por fim, a Capela do Socorro, de traçado aparentemente inspirado nos pagodes indianos, decorre da iniciativa e financiamento exclusivo de um vilacondense quinhentista, Gaspar Manuel, cujo nome se encontra associado à gesta dos descobrimentos, quer como piloto da carreira da Índia, quer como autor de roteiros de navegação. É, de resto, sintomático que nos deparemos, de novo, com Nossa Senhora do Socorro ou da Boa Viagem como referente hagiográfico de invocação.

Sobre esta outra matéria – a das invocações religiosas, será, porventura interessante abordar as tendências explícitas na onomástica das embarcações recenseadas. Ela prende-se, claramente, com formas de representação religiosa.

⁹⁵ IAN/TT - Chanc. D. João III, lv. 23, fl. 26.

⁹⁶ A.M.V.C. - Lv. 19, fl. 145-146.

6.3. REPRESENTAÇÕES RELIGIOSAS. Práticas de devoção e de piedade

Esta matéria remete, de forma directa, para o universo mental dos proprietários de embarcações, de pertença maioritária de homens do mar. Deparamo-nos, no universo de vasos navais identificados, com graus de representatividade diversos, já que as primeiras décadas de Quinhentos apresentam um número muito menor de referências, facto decorrente de lacunas documentais.

Numa primeira abordagem global da informação coligida, destaca-se o predomínio quase absoluto dos referentes de invocação religiosa (96,8%), definindo-se dentro destes uma hierarquia que aponta tendências devocionais que importa compreender à luz dos contextos coevos. Assim, deparamo-nos com a clara prevalência do culto mariano (35,8% das embarcações têm a invocação de Nossa Senhora ou de Santa Maria); 12% traduzem referentes cristológicos (Jesus, Bom Jesus, Salvador, S. Salvador, Corpo Santo, ou referências à Cruz); 3,3% remetem para dogmas ou mistérios do Cristianismo (Espírito Santo e Encarnação); 2,5% reverenciam os Reis Magos; 1,7% os anjos; cerca de 42% os santos. Isto é, apesar das orientações programáticas do catolicismo pós-tridentino em incrementar o culto cistocêntrico e mariano, de todo não ausentes deste universo, continuam a prevalecer os santos como intermediários privilegiados com a divindade, sobrepondo-se as devoções específicas às figuras centrais da tríade cristã.

Aproximando-nos de uma mais precisa caracterização deste universo, e no que respeita ao culto mariano, nota-se uma particular devoção a N^a Sr^a da Misericórdia e a N^a Sr^a da Conceição, com 22 e 8 invocações, a par de N^a Sr^a do Rosário, com nove citações. De sublinhar, ainda, a prevalência de referências cultuais directamente imbrincadas em elementos hagiográficos de raiz local. No caso de Nossa Senhora, note-se o número de invocações a N^a Sr^a ou St^a M^a de Varzim (onze, correspondentes a 4,6% de todo o universo), a N^a Sr^a de Touguinha (invocação da freguesia próxima e orago de uma das confrarias que congregava as preferências das gentes de Vila do Conde neste século). A especificidade devocional para que estes referentes remetem pode ser testada, por exemplo, no universo das embarcações registadas na feitoria de Antuérpia⁹⁷, no qual estas invocações são exclusivas de barcos provenientes de Vila do Conde, Azurara ou Póvoa de Varzim. Acrescem as invocações a S. Julião (invocação da já secular ermida situada à entrada da barra) ou a N^a Sr^a da Guia e N^a Sr^a da Boa Viagem, patrona preferida dos mareantes e designação da sua própria confraria. Se a estas últimas associarmos as invocações a N^a Sr^a do Socorro e a N^a Sr^a da Ajuda apuramos um total de 5,4% ligado ao culto de protectores em geral, e dos mareantes em particular. No universo das referências a santos, de notar as 8 embarcações denominadas de St^a Clara, directamente associada à instituição religiosa com ascendência secular sobre a vila, ou as onze de S. João, as quais deverão ser somadas às três que invocam directamente S. João Baptista, santo patrono da paróquia e de sua igreja matriz.

Se estes dados apontam para cultos de predomínio local ou profissional, de invocação dirigida a intercessores sagrados que assimilaram, por longas gerações, os apelos dos mareantes da foz do Ave, há um culto que claramente supera todos os outros, à excepção do de Nossa Senhora, pela congregação numa só entidade do maior número de designações. Referimo-nos às 44 invocações a St^o António. Do restante universo hagiográfico, será de destacar: as 10 referências a Santiago, santo motivador das mais devotas peregrinações do espaço ibérico; as 3 menções a S. Cristóvão, uma vez mais padroeiro dos viajantes; as 5 a St^a Catarina. De resto, num cômputo geral, o número de invocações a santos mártires (St^a Catarina, S. Sebastião, S. João) é superior à dos restantes, contando este último universo referências aos padres apostólicos e a fundadores das mais importantes ordens religiosas (S. Francisco, S. Domingos ou S. Bento).

Para uma mais precisa avaliação desta matéria, procuremos fazer uma distribuição cronológica destas invocações, tomando a década como intervalo de distribuição. Algumas linhas de força parecem destacar-se. Desde logo impõe-se, por exemplo, que os poucos referentes profanos se concentram nas primeiras décadas de Quinhentos, desaparecendo por completo a partir de meados do século. Assim, 4 das 7 invocações que ostentam denominações profanas situam-se na primeira década, e mesmo nos

⁹⁷ IAN/TT – FPA, Lv. 1

primeiros 5 anos do século. Tal acontece com a caravela e nau "Calessa", a caravela "Galeca", e com os navios "Golpilhães" e "Gaio". As restantes três situam-se, respectivamente, nas décadas de 20 (o navio "Vaquinha"), 40 (a nau "Pombeira") e 50 (a nau "Vitória"). De notar que duas destas designações remetem para apelidos de duas famílias ligadas, através de gerações, às navegações: os Gaios e os Pombeiros, e que pelo menos uma terceira, a "Vaquinha", aponta para referentes anímicos.

Os dados são, contudo, muito restritos para se definirem tendências. Notória é, porém, e sem margem para dúvidas, a total sobreposição desta nomenclatura por aquela decorrente do universo sagrado. De resto, as poucas indicações exteriores ao mundo sagrado, em particular aquelas situadas em 1504-05, poderão ser sobrevivências de práticas que teriam conhecido maior representatividade no século anterior. Pretende-se dizer que talvez se tenham registado em Vila do Conde quatrocentista idênticas tendências às apontadas para a Galiza por Elisa Priegue⁹⁸, ou por Amândio de Barros para o burgo portuense⁹⁹. Ambos os autores evidenciam a frequência com que embarcações medievais desses espaços eram designadas a partir de invocações de natureza antroponímica, geográfica, anímica ou lúdica.

Um segundo vector analítico em evidência é o da precocidade com que se reverenciam os patronos locais: St^a M^a de Varzim é invocada na primeira década do século, S. João na seguinte, S. Julião nos anos 20, enquanto St^a Clara e St^a M^a de Touguinha surgem neste conspecto desde a década de 30. Quanto aos restantes agentes reverenciais que dominam estas três primeiras décadas, destaca-se, de forma clara, o culto ao Salvador, manifesto em 5 referências na última dessas três décadas.

Com efeito, quer o culto cristocêntrico, quer o mariano começam a prefigurar-se com clareza apenas a partir da década de 40, altura em que se assiste, de igual modo, a uma diversificação das invocações, com presença manifesta dos mistérios e dogmas do Cristianismo, como se pode ver no culto do Espírito Santo. No que a estas realidades culturais se refere, o que aqui sublinhamos articula-se em tudo com as práticas que sabemos incentivadas pela estrutura institucional da Igreja, e com as linhas nucleares das propostas de reforma católica. O mesmo se diga do culto a St^o António, claramente alicerçado neste universo desde a mesma década de 40, mas que sabemos ser, em Portugal, muito anterior.

As referências, a partir da década de 20, a N^a Sr^a da Conceição, ou N^a Sr^a da Misericórdia, em nada contradizem o que afirmámos sobre o desenvolvimento mais tardio do culto mariano, já que estas invocações entroncam, uma vez mais, em balizas mentais de indole social e local. Para além do consabido movimento de multiplicação das confrarias no reino, enraizado na acção determinante de D. Leonor, e do prestígio social associado aos seus confrades, é preciso que recordemos que a Santa Casa de Misericórdia de Vila do Conde foi fundada em 1510, sendo pouco posteriores a essa data as invocações a que nos referimos.

Em suma, o que pretendemos sublinhar é o facto de as preferências dos homens do mar que estudamos, senhorios de embarcações de pequeno, médio ou grande porte não dispensarem, no decurso do século XVI, o universo sagrado como espaço referencial invocatório, aí se manifestando práticas condicionadas, em simultâneo, por tendências culturais extensivas a todo o espaço cristão, e também aquelas enraizadas no espaço local. Importa ainda anotar a preferência de alguns senhorios por uma particular devoção, manifesta no facto de a embarcações sucessivas ou cumulativas de sua propriedade ser atribuída a mesma invocação.

Procurando discutir, a partir desta análise, eventuais especificidades culturais dos homens do mar, não cremos por aqui poder identificá-las em absoluto, parecendo os náuticos da vila partilhar, quer do domínio invocatório de referenciais sagrados, pelo menos parcialmente, das tendências impostas pelo dirigismo devocional e hagiográfico da Igreja Católica, nomeadamente pós-tridentina, o qual se revela comum não só ao reino, mas a toda a Cristandade europeia. O mesmo se diga das invocações testamentárias.

Neste domínio de análise, ainda que baseado em amostragem pouco representativa, constata-se que estes não se afastam, no essencial, das linhas de força que marcam as práticas e orientações espirituais desta época. Neles são, na verdade, maioritárias as invocações à Virgem Maria e a Cristo Redentor, tendência que em nada diverge de uma espiritualidade mariana e cristocêntrica dinamizada em particular desde o Concílio de Trento.

⁹⁸ FERREIRA PRIEGUE, 1988.

⁹⁹ BARROS, 1991

Outras poderão ser as representações específicas deste grupo a evidenciar alguns traços de individualidade.

É indiscutível que esta comunidade, nomeadamente na sua componente masculina tem, em relação à prática religiosa, vivências que necessariamente a diferenciam das restantes. Não só pela vivência do perigo, pelos factores de risco impostos pela vivência marítima, pelo confronto com o desconhecido, pelo medo, pela inquietação, pelo mistério com que quotidianamente convivem. Mas também porque no seu dia a dia praticam uma crença menos mediatizada, sem clérigos que de forma constante exerçam a sua missão de intermediários com a divindade, e orientem práticas devocionais e litúrgicas dominantes nos tradicionais espaços da Cristandade. Se os relatos conhecidos da viagem pela Rota do Cabo não dispensam referências a clérigos a bordo, nomeadamente na viagem de ida, com a constante presença de missionários, não podemos comprovar que essa fosse a norma na viagem marítima, constituindo, porventura até a excepção. Em paralelo, a viagem marítima multiplicada e de longa duração não se coaduna com o respeito por calendários litúrgicos apertados, ou mesmo com a guarda de domingos e feriados. Em simultâneo, o seu afastamento periódico da comunidade de crentes, não facilita a prática eucarística e confessional. Esta falta de intermediação institucionalizada por certo incrementaria práticas devocionais e crenças heterodoxas e suscitaria uma religiosidade firmada numa relação mais directa e intimista com a divindade, mas, em simultâneo, também mais supersticiosa.

A percepção desta realidade para o tempo que estudamos, não é, porém, fácil, pelo que não pretendemos, à falta de provas, subscrever a tese de que as práticas de devoção e piedade desta comunidade se apresentam como claramente distintivas da restante comunidade de crentes. Não dispomos de provas cabais para o afirmarmos, nem tão pouco podemos vislumbrar, na documentação disponível, muitos dos traços específicos que estudos antropológicos ou da sociologia religiosa sublinham como válidos para comunidades de pescadores, firmadas em estudos contemporâneos ou próximos da contemporaneidade. Outros investigadores, desta feita historiadores conseguiram prová-lo, na longa duração, para o espaço francês. Citemos, entre outros, Cabantous¹⁰⁰. Outros apontamentos, relativos ao universo português do século XVI, indicam algumas práticas dos navegadores portugueses como colhendo de alguma heterodoxia, nomeadamente no que se refere a práticas coercitivas dos santos, em ordem a castigá-los ou a instigá-los a propiciar as boaventuras desejadas. Ângelo Rappoport, por exemplo, faz, na sua obra, referência a uns mareantes portugueses que, para propiciar os ventos, penduravam a imagem de St^o António num dos mastros do navio, insultando-a¹⁰¹. Nenhuma destas manifestações foi por nós recenseada para a população em estudo.

O facto é que existem pelo menos um tipo de manifestação devota que tende a ser apresentada como específica dos homens do mar. Referimo-nos aos ex-votos, tábuas votivas que na sua vertente marítima evocam milagres ocorridos no decurso de viagens e, muito em particular, os ligados a tempestades e a naufrágios. Este tipo de manifestação devocional, profusamente documentada em todo o país, mormente na costa de Entre-Douro-e-Minho, revelada em frequentes exposições temáticas¹⁰² e objecto de análises múltiplas, quer do ponto de vista da história da arte, quer da história da espiritualidade¹⁰³, marca por certo presença desde os tempos que estudamos, em que os perigos de naufrágios e de ataques de corso se revelavam como realidades constantes daqueles que viviam as navegações como experiência quotidiana. Não conhecemos, porém, no respeitante ao século XVI, seja para o concreto espaço de Vila do Conde¹⁰⁴, seja para o do reino¹⁰⁵, ou mesmo para o espaço francês¹⁰⁶, vestígios materiais desse particular tipo de devoção, avultando estes, no entanto, em finais do século XVII

¹⁰⁰ CABANTOUS, 1990

¹⁰¹ RAPPOPORT, Ângelo S., 1995 [1928]. Cit. NUNES, 1999

¹⁰² Citem-se, entre outros, os seguintes catálogos e inventários: *Exposição de ex-votos. Catálogo*, org. Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos, Julho 1960; *Exposição de ex-votos marítimos. Catálogo*, org. Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos, Junho 1963; *Exposição de tábuas votivas marítimas de Vila do Conde e Azurara. Catálogo*, introd. A. Monteiro dos Santos, org. Comissão de culto da Capela de N^o Sr^a do Socorro, 24 de Agosto a 5 de Setembro de 1993; *Exposição de tábuas votivas de Vila do Conde e seu concelho. Catálogo*, introd. Agostinho Araújo, org. Secção Cultural do Ginásio Club Vilacondense, 17 a 25 de Julho de 1978; SMITH, 1966.

¹⁰³ Vd., entre outros, CHAVES, 1943: 100-108; CHAVES, 1970; MATTOS, 1947: 38-39; SMITH, Robert C., 1967: pp. 21-30.

¹⁰⁴ Vd. catálogos de exposições de ex-votos de Vila do Conde e seu concelho atrás citados, nos quais as referências expressas não remontam senão aos finais do século XVII.

¹⁰⁵ A comprová-lo estão, entre outros, os seguintes levantamentos, que contemplam manifestações votivas de todo o país: CHAVES, 1915; *Ex voto. Painéis votivos do rio, do mar e do além-mar*, (1983). A única referência do século XVI aqui feita é a referente ao painel de azulejos, de que falaremos, patente na Capela dos Mareantes da igreja matriz de Vila do Conde, o qual não é, em essência, um ex-voto.

¹⁰⁶ Vd. BOULLET, (1986).

e no século XVIII, como comprovam as exposições que lhe foram dedicadas. A não identificação de registos para períodos anteriores poderá dever-se, contudo, ao carácter perecível do material em que esses votos eram inscritos, mais do que à sua efectiva inexistência.

A provar esta possibilidade está o painel gratulatório, em azulejos, colocado por Tomé Pires Miela, piloto, na referida capela dos mareantes da igreja matriz de Vila do Conde, o qual manifesta uma clara similitude intencional com os painéis votivos, sem todavia com eles se identificar plenamente, já que estes têm a particularidade de narrarem milagres e desventuras ocorridos no decurso de viagens marítimas. Os referidos azulejos, assim como o apanelamento, com o mesmo material, da dita capela consubstancia, afinal, o pagamento de uma promessa prévia à prossecução de uma viagem ultramarina. Em dois painéis são representados N^a Sr^a da Boa Viagem e o Corpo Santo, sob os quais, respectivamente, se inscreve o seguinte: "*Fazendo-me Nossa Senhora da Boa Viagem mercê de levar e trazer a salvamento meu filho João Peres Velho nesta viagem que vai fazer na nau Jesus Maria, prometo de lhe mandar fazer de azulejo a sua capela*" e "*Partiu desta vila para Angola no ano de mil e seiscentos e vinte e seis anos. Esta promessa fez a Nossa Senhora da Boa Viagem Tome Peres Miela*".

Outra realidade deverá ser aferida para aqueles ou aquelas que ficam. As comunidades marítimas comportam, para além dos homens ausentes, as mulheres que ficam. Diversas manifestações emergem, pois, lideradas por estas, as quais pressupõem uma mais dedicada prática devocional e de piedade, em períodos de viagem e de ausências masculinas. Também estas se encontram documentadas. Invoquemos, a título ilustrativo, o testemunho de um processo inquisitorial. Declara uma das testemunhas de um auto de 1542: "*... e ella testemunha as insinou algumas devações antre as quais foy que mandasem dizer cinco missas a homra de Nosa Senhora por estar fora o marido da mais velha e ellas as mandaram dizer ...*"¹⁰⁷. Este enunciado remete-nos, de forma indiscutível, para a circunstância de as ausências masculinas se constituírem em condicionantes de práticas de devoção, de que ressalta, neste evento concreto, uma particular inclinação para o culto mariano.

Zeladoras do bem estar familiar, e sempre assumindo na documentação, quando casadas, a sua conformidade com os interesses do marido, estas mulheres, no desempenho de um outro protótipo, o de mulher devota, procuram ainda garantir a segurança e o retorno de seus maridos, através da sua piedade e de particulares práticas devocionais, que congregam geralmente mulheres de maridos ausentes. São várias as referências documentais a estas cadeias de fervor religioso, que poderiam agregar duas ou mais mulheres, e que contribuem para o alicerçar de laços entre aquelas que ficam, assegurando a normalidade de um mundo que se tornaria, de outro modo, totalmente disfuncional.

Para além destas manifestações, pontuais, que emergem da pesquisa documental como expressão de uma piedade exarcebada pelas contingências das viagens, não definimos, no essencial, nenhum outro traço específico de espiritualidade próprio destes grupos sócio-profissionais.

A prática da instituição de capelas poderá constituir um outro indicador a avaliar. Nesse domínio constatamos que o segmento profissional de pilotos e mareantes se apresenta como maioritário. No universo das capelas inventariadas entre o início do século XVI e datas próximas de 1640, esses dois grupos assumem 18,4% da totalidade dos casos, mas ascendem a 40%, quando consideradas apenas as ocorrências com menção de profissões. Do mesmo modo, somam pilotos e mareantes 84,6% do número dos que se apresentam como cônjuges de instituidoras de capelas cuja profissão é mencionada.

Esta nítida prevalência profissional decorre, todavia, e ao que cremos, mais de fenómenos demográficos e sociais, do que de práticas espirituais. O que queremos dizer é que ao peso mais significativo destes segmentos populacionais no cômputo geral da população, por um lado; a circunstância de muitas dessas famílias se desagregarem sem descendência, por outro lado, e a constatação de que, em Vila do Conde, grande parte das fortunas mais significativas eram pertença desse grupo, já por si maioritário na estrutura social da vila, condicionam essa realidade, mais do que qualquer específica manifestação de espiritualidade. Ao que cremos, neste, como noutros domínios, estes "homens do mar" inserem-se numa estrutura mental comum, da qual eles não se destacam, nem se diferenciam de forma notória.

O mesmo se diga de algumas das suas opções sociais, mormente as que se articulam com os destinos religiosos projectados para membros da descendência de homens do mar e de mercadores.

¹⁰⁷ IAN/TT - Inquirição de Coimbra, proc. 3821, fl. 27.

Com efeito, pudemos compulsar alguns exemplos, poucos, que não documentam senão uma franja minoritária do número de navegadores recenseados, cujos filhos e filhas seguem a carreira eclesiástica.

Creemos dever dar a estas opções um significado social, ou mesmo económico, enquanto estratégia de orientação de bens e fortunas, mais do que um significado devocional, enquanto manifestação de um particular tipo de espiritualidade. São consabidas as razões que no Antigo Regime assistem à entrada em religião de filhos de famílias social ou economicamente destacadas na sua comunidade, e não cremos que estes casos devam ser tomados como excepcionais no contexto coevo.

Excepcional afigura-se-nos ser a postura de Afonso Luís Belo, piloto que em seu testamento, de 1565, afirma legar o seu terço de alma a sua mulher, "*... pera que ho coma he beba he faça delle ho que quiser he per ben tiver como coysa sua sem ser obrigada a me fazer mais per minha allma do que quiser de sua vontade livre sem obrigação de dar conta a residio secular digo nem ecclesiatico nem a Igreja...*"¹⁰⁸. Este articulado, sendo expressivo em termos de espiritualidade, revela, a par, uma atitude de certo modo antieclesiástica e uma postura inclinada a uma certa materialidade, mais favorável a uma administração temporal dos bens que deixa ao arbitrio de sua mulher, do que valorativa de qualquer vinculação religioso-institucional para aplicação de sufrágios por sua alma, que assim se tornasse legatária privilegiada.

Esta não é, porém, uma emergência isolada, já que em 1566 João Pires Moreno, igualmente piloto, em testamento conjunto com sua mulher define uma postura semelhante. Perante a falta de descendentes forçados estipulam, em reciprocidade, o seguinte: "*...ordenarão como ordenarão por herdeiro hum ao outro he outro ao outro de todos seus bens moves he raiz avidos he por aver [...] por morte de qualquer delles que primeiro fallecer ho outro aja todos seus bens inteiramente sem obrigação de nam dispenderem por sua allma cousa alguma per que de todo faziam pura he irevogavel doação hum ao outro he outro ao outro he se deixavão as partes suas asi sem juizes de resydos nem outra qualquer justiça poder entender con ho que asy vivo ficar he esta doação fazião asi da terça de sua allma como dos mais bens que lhe lhes pertenserem he o fazião por o asi sentirem por descareguo de suas consciencias ...*"¹⁰⁹.

Por muito tentador que seja tomar estas emergências como expressivas de uma postura algo diversa no que se refere às estipulações em torno dos legados de alma e da superintendência de estruturas eclesiásticas e seculares na vinculação de bens por morte de um dos cônjuges, não cremos que, pelo seu número, possam levar-nos a considerar que invertem, de forma decisiva, o sentido assumido pelas tendências prevalecentes em termos de manifestações de espiritualidade. Estas parecem ser, perante a vida e os perigos inerentes à vivência marítima, como perante a morte, típicas de um tempo, próprias de uma sociedade, mais do que específicas de um particular grupo profissional. É que os homens do mar que estudamos partilham, afinal, de uma mesma psicologia colectiva, conceito que aqui usamos segundo a mais clássica conceptologia da história das mentalidades elaborada pela escola historiográfica francesa dos *Annales*, em que sobressaem os nomes e os trabalhos de Lucien Febvre, Philippe Ariès, Michel Vovelle ou Jean Louis Flandrin.

Neste domínio, o da devoção e piedade, estes homens, condicionados pelas mesmas utensilagens mentais, pelos mesmos esquemas inconscientes e princípios interiorizados, partilhando de aspirações, receios, expectativas e comportamentos generalizados, balizados pelos mesmos contextos normativos, não parecem destacar-se das manifestações próprias do seu tempo. A existir uma especificidade saliente nos comportamentos e nas atitudes perante a religião e a prática religiosa que conceda a este grupo sócio-profissional qualquer individualidade, decorrente de uma particular apropriação mental da vivência marítima, o nosso trabalho não a conseguiu captar.

Aquilo que se nos impõe como conclusão é que, do mesmo modo que François Rabelais, não podia, no dizer de Lucien Febvre¹¹⁰, descrever, limitado que estava pelo contexto espiritual e pela utensilagem mental de que dispunha no seu tempo, também pilotos e mareantes, mestres e mercadores, bem como as respectivas famílias, não se afastam, na sua vivência específica, a da experiência das navegações e da vivência ultramarina, dos padrões de comportamento comuns e próprios do seu tempo, ainda que nas específicas práticas religiosas possam assumir alguma especificidade.

Do mesmo modo, também em momentos de incerteza, e em situações de angústia suscitadas pelas ausências prolongadas, pelo receio de uma morte efectiva, mas não confirmada, ou pela

¹⁰⁸ A.D.P. - Fundo Notarial, 1º cart., 1º sr., lv. 2, fl. 153.

¹⁰⁹ Idem, lv. 3, fl. 150-150v.

¹¹⁰ FEBVRE, 1968.

suspeita da existência de uma segunda estrutura familiar que levasse alguns dos nossos protagonistas a abandonar, sem recursos, as suas famílias no reino, se mobilizam procedimentos penalizados pela doutrina e pela justiça eclesiástica, embora vulgarizados no tempo. Referimo-nos às práticas divinatórias, identificadas como manifestações de feitiçaria. Se não conhecemos, para o século XVI e para o específico espaço de Vila do Conde, nenhuma prova concreta dessas práticas¹¹¹, cremos ser lícita a suspeição da sua existência, confirmada por um registo posterior, de 1702, inscrito sob a forma de denúncia no Caderno do Promotor do Tribunal da Inquisição de Coimbra. Trata-se de uma acusação, imputada a Inácia Machado, de Vila do Conde, a qual tinha sido solicitada para adivinhar se era vivo ou morto um homem que embarcara para o Brasil, para o Maranhão, e do qual não se conheciam notícias¹¹².

Ainda que constituindo a face oposta da espiritualidade aprovada pelos cânones da ortodoxia, este tipo de recurso evidencia, uma vez mais, um traço comum da psicologia colectiva própria das sociedades que estudamos... É natural que a angústia, a incerteza, a dúvida, a distância, pudessem ter incrementado essas práticas na comunidade em referência. A documentação consultada não o consegue, porém, provar cabalmente...

BALANÇO FINAL PROVISÓRIO

Procurando, no carácter transitório dos resultados apurados, apanhar alguns fios condutores que possam indicar algumas conclusões provisórias da investigação em curso, sintetizaremos a nossa posição em alguns breves pontos, através dos quais procuraremos posicionar-nos face a três questões:

1. Serão, de facto, identificáveis e comprováveis traços identitários que diferenciem a comunidade sócio-profissional dos náuticos da comunidade global de pertença, ela própria globalmente marcada, como porto de mar, pela vivência do expansionismo marítimo e ultramarino português?
Se sim, em que domínios, dos vários analisados, esses traços mais se evidenciam, criando uma especificidade grupal para além da heterogeneidade intrínseca ao próprio grupo?
2. No pressuposto da existência dessa identidade/ alteridade, era ela conscientemente compreendida, assumida e instrumentalizada pela própria comunidade?
3. Até que ponto esses traços se tornaram estruturantes, na longa duração, da comunidade de Vila do Conde, e até que ponto adiantam, ou não, traços marcantes de uma modernidade e de uma eventual revisão de critérios de afirmação social, económica e simbólica que possam ter marcado a sociedade portuguesa em geral?

1. Em relação à primeira questão, cremos poder, na verdade, isolar alguns traços identitários e diferenciadores da comunidade náutica da restante comunidade: primeiro pelos privilégios com que o seu estatuto legal renovado os promovia e diferenciava, como grupo, na sociedade de pertença, atribuindo-lhe uma valorização social pública e legalmente assumida pelo poder central, a despeito de algumas resistências do poder municipal e dos restantes grupos locais. Em segundo lugar, pelo reconhecimento da sua paridade e alteridade como grupo de poder, com direitos de representação política, não só similares aos "homens da terra", mas decorrentes do facto de serem situados entre "os melhores da terra", consideração balizada não no seu estatuto social, não em qualquer critério linhagístico ou estatuto de nobreza, mas no facto de se apresentarem como novos agentes sócio-económicos, centrais nas novas dinâmicas político-estratégicas do estado português, facto decorrente da circunstância de serem detentores de um saber técnico qualificado, ou de direitos de propriedade sobre um instrumento básico da construção de um império marítimo: os vasos navais.

Em terceiro lugar, identidade e alteridade construída na empiria, como resultado e consequência das vivências sociais, familiares, demográficas decorrentes das vivências marítimas e das ausências prolongadas e definitivas. Vimo-lo em relação aos comportamentos demográficos, em

¹¹¹ Sobre esta matéria vd. BETHENCOURT, 1987

¹¹² IAN/TT - Inquisição de Coimbra. Cadernos do Promotor, IV. 323, fl. 432. Devemos esta informação à amabilidade de Pedro Paiva.

relação a práticas familiares, em relação à promoção dos papéis assumidos, dentro da normalidade do funcionamento social, pelas agentes femininas desta comunidade. A análise de tendências apuradas levam-nos, na verdade, a evidenciar uma forte presença da matriz feminina no universo familiar, social e económico, que marca de forma muito própria esta sociedade e, ao que cremos, todas quantas foram afectadas por vivências afins, desde que com condicionalismos sócio-demográficos paralelos.

Em quarto lugar, especificidade/ identidade também no que se refere aos papéis socialmente protagonizados, ao constituírem-se em elos de ligação privilegiados e quase exclusivos entre um universo estável, conhecido, metropolitano e uma vastidão de mundos desconhecidos, facto que em muito valoriza, não só o seu poder e prestígio social, mas também o simbólico.

Em quinto lugar, especificidade em termos de cultura material e, acima de tudo, de mentalidade económica, tendo sido possível aferir áreas de investimento, níveis de investimento e estratégias de enriquecimento que, pelo menos para o século XVI parecem, de acordo com os dados coligidos, ter diferenciado, com vantagens económicas e financeiras, esta comunidade. Não desenvolvemos aqui algumas destas matérias, mas este é, sem dúvida, o grupo mais inventivo em termos de prática económica. Ao contrário do mercador de médio e grosso trato, e do cavaleiro-mercador, que entram para o negócio mercantil ultramarino com capitais próprios, mais ou menos avultados, os náuticos, mestres, pilotos e mareantes, fazem-no, quer através do seu saber e exercício profissional, que lhes possibilita a entrada também no negócio, quer através de uma série de mecanismos próprios de um pequeno capitalismo experimentado, porventura também noutros espaços: acesso ao crédito; uso de legítimas em vida dos testadores para investimento na viagem ultramarina; estabelecimento de numerosas parcerias comerciais; investimento na armação naval e comercial sem capital próprio, usando embarcações ainda em construção em estaleiro, que contavam pagar com a primeira viagem de transporte por fretamento efectuada, tida como assegurada mesmo antes da existência da embarcação. Espírito de risco, capacidade criativa mesmo em termos empresariais, associação de um exercício profissional valorizado a um negócio lucrativo, de que recusavam ser arredados, ainda que nele não pudessem participar senão em pequena ou muito pequena escala.

Não quer isto significar que esta comunidade se ostracisasse ou hostilizasse frontalmente os mecanismos tradicionais de ascensão e promoção social através da nobilitação e de uma aproximação ao estatuto de nobreza. A comunidade em estudo, porém, parece ter prosseguido essa via, não tanto através das estratégias clássicas de alianças matrimoniais, mas através da solicitação de nobilitação por serviços prestados no decurso do seu exercício profissional, conseguindo, de facto, atingir objectivos endémicos a sociedades de Antigo Regime, mas utilizando vias de promoção manifestamente distintas, ainda que passando pela mercê régia e pelo conceito de serviço. O que acontece é que os serviços prestados por estes homens advêm socialmente profundamente valorizados.

O que expusemos parece ter conduzido esta comunidade para uma tendencial endogenia profissional, eventualmente reforçadora dos laços de solidariedade e de identidade internas, ainda que manifestamente pronta para uma maior abertura ao exterior quando as oportunidades internas tendem a decrescer.

2. A forma como se sentem socialmente destacados e comunitariamente promovidos não poderia deixar incólumes estes homens e a sua auto-imagem. Ainda que particularmente válidas estas considerações para os extractos mais elevados dos grupos de náuticos, o facto é que as auto-representações de que falamos ao longo do estudo, a forma como projectam a sua imagem para o exterior e defendem uma posição destacada na comunidade, seja pelo recurso à escrita, seja pelo edificado artístico e urbano, seja pela integração em irmandades religiosas que lhes asseguram visibilidade, prestígio e consideração social, este grupo parece, de facto, construir uma imagem de projecção social e defender uma posição e um reconhecimento sem o qual não existe promoção social. Em todo o caso, estas linhas de construção da sua imagem não diferem, em essência, das estratégias tradicionais de representação social, comuns à globalidade dos extractos de elite da comunidade de pertença.

O mesmo não pudemos afirmar, com certeza, em relação à prática e às representações religiosas. Nestas áreas, a despeito da inquestionável partilha de atitudes e manifestações

devocionais, parece ser perceptíveis algumas diferenças, assinaláveis, desta comunidade em relação às restantes, resultantes precisamente das suas particulares vivências da viagem, do medo e do risco... O deficiente enquadramento institucional destes homens, no domínio eclesiástico, parece ter, em simultâneo alimentado atitudes algo desviantes e comportamentos geradores de diferentes formas de aproximação e relação com a divindade, menos ritualistas, menos sacralizadas, ao mesmo tempo que, nos testamentos analisados se depreendiam algumas notas de laicização e um certo anti-clericalismo. Todas conclusões a discutir e, eventualmente, a rever em função de estudos mais desenvolvidos a levar a cabo.

Em suma, tomando em conta os parâmetros apresentados no início desta exposição como aferidores da situação do indivíduo e do grupo em dada sociedade – ESTATUTO SOCIAL/ ORGANIZAÇÃO SÓCIO-PROFISSIONAL/ SITUAÇÃO MATERIAL/ REPRESENTAÇÃO SÓCIO-CULTURAL, e tomando em atenção as formas de integração e divisão social apontadas, cremos ter sistematizado alguns vectores identificativos da especificidade desta comunidade em relação a outras do grupo local.

3. Por fim, no que se reporta a eventuais traços que venham a ser estruturantes, na longa duração, desta comunidade, e que venham a informar a sociedade portuguesa moderna, parece ser possível apontar, como indicadores possíveis, a definição de uma estrutura de família nuclear, tradicionalmente vista como de tipo burguês e a formulação de traços demográficos e de relações de género que os fenómenos de emigração, nomeadamente de longo termo para o Brasil, viriam a consolidar na longa duração. Como traços sócio-económicos prevaletentes, parece-nos ser perceptível, nesta particular comunidade, a presença de uma mentalidade económica e o domínio de mecanismos típicos de um pequeno capitalismo dinâmico, próprio de sociedades burguesas, bem como a afirmação, nesta sociedade claramente de Antigo Regime, de vias de promoção e valorização social já não estritamente ligadas à linhagem e ao estatuto social genealógicamente adquiridos, mas em princípios de valor social, saber e poder económico, de importância fundamental para as estratégias de consolidação do Estado Moderno português e das bases de um império ultramarino em formação.

Enfim, estas são as propostas que se colocam a discussão, a partir de construções teóricas e conceptuais eventualmente questionáveis para este tempo e espaço, e a partir de uma força provativa que procuramos colocar, com suficiente desenvolvimento, à vossa consideração...

Porto, Junho de 2004

SIGLAS E ABREVIATURAS

IAN/TT – Instituto dos Arquivos Nacionais / Torre do Tombo
ADP – Arquivo Distrital do Porto
AMVC – Arquivo Municipal de Vila do Conde
ASCMVC – Arquivo da Santa Casa da Misericórdia de Vila do Conde

FONTES IMPRESSAS CITADAS

BRANDÃO, João , 1923- *Tratado da Magestade, Grandeza e Abastança da Cidade de Lisboa na 2ª Metade do Século XVI: Estatística de Lisboa em 1552*. Lisboa: Liv. Férrin.

CAMPOS, José Roberto Monteiro de, 1765 - *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*, t. III, Lisboa, Officina de Simão Thaddeo Ferreira

FERREIRA, J. A. Pinto, publ., 1967 – *Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e do comércio ultramarino no século de Quinhentos*. “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, Vol. 30, p. 335-360

OLIVEIRA, Cristóvão Rodrigues , 1987 - *Lisboa em 1551. Sumário...* Lisboa: Livros Horizonte.

Ordenações Filipinas (1985), ed. *fac-simile* da ed. de Cândido Mendes de Almeida, Rio de Janeiro, 1870, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lv. I

Ordenações Manuelinas (1984), ed. *fac-simile* da ed. Da Real Imprensa da universidade de Coimbra, do ano de 1797, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lv. I

Regimento do cosmógrafo-mor de 1592, publ. RIBEIRO, António Silva , 1994 – A hidrografia dos descobrimentos portugueses, Lisboa, Europa América.

SILVA, José Justino de Andrade e (1854) – *Collecção chronologica da legislação portugueza, 1603-1612*, Lisboa, Imprensa de J.J. A. Silva

Actas de la Universidad de Mareantes, 1972 - Estudio preliminar por Luis Navarro Garcia. Transcription por Maria del Carmen Borrego Plá, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla.

Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais de navegação, da ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626., 1989, publ. COSTA, Leonor Freire . “Revista de História Económica e Social”, 25, jan.-Abril, p. 99-125

BIBLIOGRAFIA CITADA E DE REFERÊNCIA

ALMEIDA, Miguel Vale de, 2000 – Um mar cor de terra. Raça, cultura e política da identidade, Lisboa, Celta

- AMÂNCIO, Lígia, 1993 – Níveis de análise no estudo de uma identidade social. "Análise Psicológica", Lisboa, 11ª Série, nº 2, p. 213-221
- BALIBAR, Etienne, 1190 – Race, nation, classe: les identités ambiguës, Paris, Ed la Découverte
- BARROS, Amândio Jorge Morais, 1991 - *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV*, Porto (Dissert. de mestrado polic.)
- BETHENCOURT, Francisco, 1987 – O imaginário da magia. Feiticeiras, saladores e nigromantes no século XVI, Lisboa, Centro de Estudos de História da Cultura Portuguesa
- BOULLET, F. e C., 1986 - *Ex-voto marins*, s.l., Editions Maritimes et d'Outre-Mer.
- BRETTELL, Caroline B. , 1991 - *Homens que partem, mulheres que esperam. Consequências da emigração numa freguesia minhota*. Lisboa, Publicações D. Quixote.
- CABANTOUS, Alain ;HILDESHEIMER, F., ed., 1989 – *Foi chrétienne et milieu maritimes (XVe.-XXe. Siècle). Actes du Colloque du Collège de France (1987)*, Paris
- CABANTOUS, Alain, 1980 – *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque
- CABANTOUS, Alain, 1982 – *Espace maritime et mentalités religieuses en France aux XVIIe. et XVIIIe. Siècles*. « Mentalité/ Mentalités », 4/12
- CABANTOUS, Alain, 1983 - *Religion et monde maritime au Havre au XVIIe. siècle*. «Annales de Normandie », 1983, pp. 3-20.
- CABANTOUS, Alain, 1990 – *Le ciel dans la mer. Christianismo et civilisation maritime. XVI-XIX siècle*, Paris, Fayard
- CABANTOUS, Alain, 1991 – *Deux mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVIIe et XVIIIe. Siècles (vers 1660-1794). Etude sociale*, Paris, Publisud
- CASTELLS, Manuel , 2000 – *The power of identity*, Oxford, Blackwell
- CHAVES, Luís, 1915 - *Ex-votos do Museu Etnológico Português. Catálogo descritivo*, Lisboa, Imprensa Nacional, (Separata de "O Archeologo Portuguez", vol. XIX-XX)
- CHAVES, Luís, 1943 - *A arte popular. Aspectos do problema*, Porto, Portucalense Editora
- CHAVES, Luís, 1970 - *Na arte popular dos ex-votos*, Guimarães (Separata da "Revista de Guimarães", vol. LXXX)
- CLARK, David, 1982 – *Between pulpit and pew. Folk religion in a North Yorkshire fishing village*, Cambridge, Cambridge University Press
- COORNAERT, E., 1961 - *Les Français et le commerce international à Anvers*. Paris: [s.n.]
- COSTA, 1997 – *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais, Patrimonia.

- CRAIB, Ian, 1998 – *Experiencing identity*, London, Sage
- DEDIEU, Jean-Pierre e CASTELLANO, J.L, 1998. - *Reseaux familles et pouvoirs dans le monde ibérique à la fin de l'Ancien Regime*, Paris
- DICKS, Bella, 2000 – *Heritage, place and community*, Cardiff, University of Wales Press
- Différence culturelle et souffrances de l'identité*, 1998, Paris, Dunod
- DUBAR, Claude, 1991 – *La Socialisation: construction des identités sociales et professionnelles*, Paris, Armand Collin
- DUBAR, Claude, 1997 – *A socialização. Construção das identidades sociais e profissionais*, Porto, Porto Editora
- Ex voto. Painéis votivos do rio, do mar e do além-mar, 1983- (Primeira exposição nacional de painéis votivos do rio, do mar e do além-mar. Museu da Marinha, Maio a Setembro de 1983)*, Lisboa, Ed. Museu da Marinha
- Exposição de ex-votos marítimos. Catálogo*, 1963, org. Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos, Junho
- Exposição de ex-votos. Catálogo*, 1960, org. Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos, Julho
- Exposição de tábuas votivas de Vila do Conde e seu concelho. Catálogo*, 1978, introd. Agostinho Araújo, org. Secção Cultural do Ginásio Club Vilacondense, 17 a 25 de Julho
- Exposição de tábuas votivas marítimas de Vila do Conde e Azurara. Catálogo*, 1993, introd. A. Monteiro dos Santos, org. Comissão de culto da Capela de N^a Sr^a do Socorro, 24 de Agosto a 5 de Setembro
- FEBVRE, Lucien, 1968 - *Le problème de l'incroyance au 16^{ème} siècle. La religion de Rabelais*, Paris.
- FERREIRA PRIEGUE, Elisa, 1988 - *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Santiago de Compostela, Fundação Pedro Barrie de la Maza / Universidade de Santiago
- GIUKEL, R. Van, 1987 – *Pigs, priests and other puzzles. Fishermen's taboos in anthropological perspective*. "Etnologia Eurpeae", 17, n^o 1, p. 57-68
- GOLDENBERG, Joseph A., 1988 – *Les marins et la mort au XVIII^e. Siècle à travers la presse américaine (1750-1774)*, « Antropologie Maritime ». Chaier n^o 3, Dec. , p. 85-95
- HART, S. – *Les gens de mer d'Amsterdam au XVII^e siècle*, 1974. « Annales de Demographie Historique », 1974
- HENMRY, Louis, 1972 - *Démographie. Analyse et modèles*, Paris, Larousse
- HENRY, Louis, 1956 – *Anciennes familles genevoises. Étude démographique. XVI-XX siècle*, Paris, PUF
- HENRY, Louis, 1988- *Técnicas de análise em demografia histórica*, Lisboa, Gradiva

- Horizons Marins, itinéraires spirituels Ve.-XVIIIe. Siècle. Mélanges offerts à Michel Mollat*, 1987, Paris
- Identités, acculturation et alterité*, 2002, Paris, L'Harmattan
- Identities*, 1995, Chicago, The University of Chicago Press
- KLAPP, Orrin E. , 1969 – *Collective search for identity*, New York, Holt Rinehart and Winston
- L'identité*, 1987, Paris, PUF
- L'identité. L'individu, le groupe et la société*, 1998, Auxerre, Sciences Humaines
- Les hommes de la mer dans l'Europe du Nord - Ouest. Actes du Colloque de Boulogne-sur-Mer.* «Revue du Nord », 1986
- MARQUES, José M., 1988 – *Categorização social, identidade social e homogeneidade de outgroup: uma análise conceptual*, "Análise Psicológica", Lisboa, 6ª Série, nº ¾ (Set. 1988), p. 279-305
- MARTIN LODEIRO, Ana Maria, 1997 – *Estrategias identitarias en la Ciudad Puente: Viveiro.* "Actas del III Congreso de Historia de la Antropología y Antropología Aplicada", T. I, Santiago de Compostela, p. 451-466
- MATTOS, Armando de, 1947 - "Ex-voto", "painel de milagre" ou "tábua votiva"? "Douro Litoral. Boletim da Comissão Provincial de Etnografia e História", Porto, 6ª Série, vol. VII, pp. 38-39
- Mentalità religiosa, tradizioni popolari e « fortuna di mari » nella produzione votiva livornese e mediterranea*, 1986, Livourne
- MOLLAT, Michel , 1983 – *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IXe.-XVIe. Siècles)*, Paris
- MOLLAT, Michel, 1979 – *Attitude des gens de mer devant le danger et la mort.* « Etnologie Française », nº 2
- MONIZ, António Manuel de Andrade, 1995 – *A história trágico-marítima. Rosto de uma identidade numa poética da condição humana*, Lisboa, Universidade Nova. [Dissertação de doutoramento]
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo (1993) – *Concelhos e Comunidades* in "História de Portugal", dir. J. Mattoso, Vol. IV. *O Antigo Regime (1620-1807)*, coord. António Manuel Hespanha, Lisboa, p. 303-331
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo (1996)– *Os poderes locais no Antigo Regime.* " *História dos municípios e do poder local*", dir. César de Oliveira, Lisboa, p. 16-175
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo (1997)– *Elites locais e mobilidade social em Portugal nos finais do Antigo Regime.* "Análise Social", nº 141, p. 335-368
- MOREIRA, Manuel António Fernandes, 1995 - *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1995

- MOTA, A. Teixeira da, 1969 - *Os regimentos do cosmógrafo-mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal*, Lisboa, Junta de Investigação Científica do Ultramar
- NUNES, Francisco Oneto, 1999 – *O problema do aleatório. Da coerção dos santos ao idioma da inveja*. "Etnográfica. Revista do Centro de Estudos de Antropologia Social", Vol. III, Nº 2, p. 271-291
- OLIVAL, Fernanda, 2001 – *As Ordens Militares e o Estado Moderno. Honra, Mercê e Venalidade em Portugal (1641-1768)*, Lisboa, Estar Ed.
- OLIVAL, Fernanda, 2002 – *Juristas e mercadores à conquista das honras: quatro processos de nobilitação quinhentistas*. "Revista de História Económica e Social, 2ª série, nº 2. Separata
- PAIVA, José Pedro, 1996 - *Bruxaria e superstição num país sem "caça às bruxas". Portugal, 1600-1774*, Coimbra, (Dissert. polic.).
- POLÓNIA, Amélia, 1995 - *Mestres e Pilotos das Navegações Ultramarinas (1596-1648)- Subsídios para o seu estudo* . "Revista da Faculdade de Letras- História", II Série, Vol. XIII, Porto, 1995, pp. 135-217
- POLÓNIA, Amélia , 1999 - *Os náuticos das carreiras ultramarinas* "Oceanos", nº 38, Abril-Junho, pp. 113-128
- POLÓNIA, Amélia , 2004 - *De Portugal a espaços ultramarinos. Inclusão e exclusão de agentes femininas no processo de expansão ultramarina (Século XVI)* in "Historia, Género y Familia en Iberoamérica, Siglos XVI-XX", coord. Dora Davila Mendonza, Caracas, Caracas: Universidad Católica "Andrés Bello"/ Konrad Adenauer Stiftung
- POLÓNIA, Amélia , No prelo- *Elites sociais e elites de poder em sociedades marítimas. Estudo de um caso: Vila do Conde no século XVI*. In "O Poder Local em Tempo de Globalização. Uma História e um Futuro" (Coimbra, 10 a 12 de Abril de 2002)
- POLÓNIA, Amélia, 1999 – *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, 2 vols, Porto [Dissertação de doutoramento policopiada]
- POLÓNIA, Amélia, No prelo – *A expansão ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, INCM
- POLÓNIA, Amélia, 2000 - *Ocupações femininas em sociedades marítimas (Portugal. Século XVI)*. "Mare Liberum", 18-19 (Dezembro 1999-Junho 2000), p. 153-178.
- POLÓNIA, Amélia, 2001 - *Descobrimientos e Expansão Ultramarina Portuguesa. Um olhar historiográfico diverso* . " Anais de História de Além- Mar", Vol. I (Ano 2000), Lisboa, Centro de História de Além-Mar, p. 9-32
- POLÓNIA, Amélia, 2001 - *Mulheres que partem e mulheres que ficam – O protagonismo feminino na expansão ultramarina*. "O Estudo da História", nº4, p. 79-98
- POLÓNIA, Amélia, 2001- *O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas. Embarcações e náuticos*. "Revista da Faculdade de Letras. História", 3ª Série, Vol. 1 (2000), p. 29-52

POLÓNIA, Amélia, 2002- *A mulher face à expansão ultramarina. Quotidiano feminino e ausências masculinas. O estudo de um caso: Vila do Conde no século XVI* in "Em torno da História das Mulheres, Lisboa, Universidade Aberta, p. 107-124

POLÓNIA, Amélia, No prelo - *Redes informais de comércio ultramarino* . In "Estudos em Homenagem a Luís A. de Oliveira Ramos" , Porto, Faculdade de Letras

POLÓNIA, Amélia, No prelo- *L'insertion dans l'axe maritime comme facteur structurant d'une communauté urbaine. L'étude d'un cas. Portugal. XVIe. siècle* in « Présence et Représentations du Monde Atlantique dans les Villes d'Europe Occidentale du Moyen Âge au Xxe. Siècle » (Nantes, 27-29 Novembro 2003)

POLÓNIA, Amélia, No prelo- *Espaços de inclusão de agentes femininas no processo de expansão ultramarina portuguesa (século XVI)* . Simpósio "Os Espaços Femininos no Mundo Americano. Séculos XVI a XIX. Cultura, Resistência e Poder" . XIII Congresso Internacional da AHILA (Ponta Delgada, 3 a 8 de Setembro de 2002).

Question of cultural identity, 1996, London, Sage

RAPPOPORT, Ângelo S., 1995 [1928]- *The sea , myths and legends*, Londres, Senate-Studio Editions

SMITH, Robert C, 1967. - *Ex-votos painting of the late 18th. century*. "The Journal of the American Portuguese Cultural Society", vol. I, nº 2, 1967

SMITH, Robert C., 1966 - *Pinturas de ex-votos existentes em Matosinhos e outros santuários de Portugal*, Matosinhos, Câmara Municipal.

SOARES, Maria Luisa Peres Couto, 1993 – *Teoria Analógica da identidade*, Lisboa, Ed. Autor

Status et fonctions des femmes dans les communautés maritimes et fluviales. Table Ronde des 14 et 15 Mai 1990. « Anthropologie Maritime ». Cahier nº 4, 1992

Stratégies Identitaires, 1990, Paris, PUF

TOUSSAERT, J., 1963 – *Le sentiment religieux en Flandre maritime à la fin du Moyenm Age*, Paris

VASCONCELOS, Frazão de, 1960 - *Subsídios para a história da carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Lisboa, (Separata de Boletim Geral do ULtramar)