



ID: 116951278

01-03-2025

A GÉNESE DA VELA NO DOURO E EM LEIXÕES

Da investigação efetuada, o registo mais antigo de uma regata à vela na cidade do Porto é de 1870. De acordo com *O Jornal do Porto* decorreu, em 11 junho de 1870, uma disputa entre embarcações, organizada pelo *Club Naval Portuense*. A prova realizou-se no rio Douro, tendo os veleiros largado “à porfia da Cruz de Ferro até à baliza levantada em frente do Ouro”. Nesta disputa participaram seis embarcações, todas pertencentes a ingleses, tendo a embarcação *Jilt*, do senhor Shore, obtido o primeiro prémio, uma “taça d’electro-platt”. Tal como em Lisboa, o Porto também possuía, na segunda metade do século XIX, uma significativa comunidade britânica que trouxe do seu país o gosto pelos desportos náuticos, nomeadamente o remo e a vela, que na altura eram denominados respetivamente de rowing e yatching.

O mesmo periódico indica que na tarde de 13 de junho de 1873, decorreu mais uma regata à vela, na foz do Douro, num percurso de duas voltas entre a “bahia da Cruz de Ferro, na parte sul” e a “baliza colocada na Paixão”. Participaram três embarcações, todas timonadas por ingleses, o *Belona*, o *Mosquit* e o *Jilt*. Embora o *Belona* tenha terminado o percurso em primeiro lugar, a prova foi ganha pelo *Mosquit*, uma vez que tinha um abono de oito minutos. A embarcação dirigida pelo W. Rawes ganhou um “vaso de electro-platt” ofertado pelo *Club Naval*. Contrariamente às provas de remo, que ocorriam, pelo menos desde 1863, com alguma frequência, não foi possível encontrar mais evidências de regatas à vela no rio Douro. Tal pode estar relacionado com o facto do Douro ter melhores condições para a prática do remo do que da vela e também pela costa, ao largo do Porto, ser muito desabrigada e exposta à ondulação.

A não existência, ou registo de regatas à vela, não significa que o estuário do Douro, não albergasse algumas embarcações de recreio. A existência, na cidade invicta na segunda metade do século XIX, de estabilidade social,

de uma comunidade britânica e de uma significativa prosperidade económica e comercial, permitiu a aquisição de um reduzido número de veleiros de recreio por parte de alguns elementos de uma burguesia endinheirada, entusiasta pela náutica. David José de Pinho, membro eminente do meio social e comercial portuense e um dos mais hábeis agentes de navegação foi sócio fundador do *Clube Fluvial Portuense*, fundado em 4 de novembro de 1876, assumindo as funções de 1.º secretário. Posteriormente, assumiu a presidência da direção do clube, que em 1881 passa a denominar-se *Real Clube Fluvial Portuense*, por Carta de Mercê Regia concedida por D. Luís. Grande adepto da náutica de recreio e um diligente sócio do *Fluvial*, David José de Pinho adquiriu o iate *Zephir*, um belo cúter de 24 toneladas, que foi batizado com o nome de um dos deuses do vento da mitologia grega, mais concretamente do vento de Oeste.



Figura 1 – Cúter *Zephir* fundeado no rio Douro com embandeiramento em arco (foto gentilmente cedida pelos familiares de David José de Pinho).

De acordo com José Leal Wintermantel, na sua obra *Noções Geraes sobre Construção, Aparelho e Manobra do Yacht*, em julho de 1888, o *Zephir* foi propositadamente a Lisboa para competir numa regata em Pedrouços conjuntamente com o *Mina*, o *Orion*, o *Vega* e o *Altair*. Infelizmente o *Zephir* desarvorou o mastaréu pouco antes da largada, ficando, por esse motivo, impossibilitado de competir. Esta deslocação até Lisboa pode estar relacionada com uma ação de afirmação social do seu proprietário, ou simplesmente pelo facto de não existirem iates semelhantes na cidade invicta, que não permitiam a organiza-

ção de regatas. Analisando as *Listas dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa*, da Direção Geral da Marinha, verifica-se que, no ano de 1888, apenas estavam registados, na *Real Associação Naval*, três veleiros do Porto: os cúteres *Zephir*, *Diva* e *Viper*, este último com somente cerca de 3 toneladas de deslocamento. A frota de iates portuenses, pelo menos até à queda da monarquia, irá alterar-se, mas mantém sempre quantitativos muito reduzidos.

No ano em que o *Zephir* se deslocou a Lisboa, em 1888, *O Jornal do Porto* noticia a realização de uma regata, a 15 de agosto, no porto de Leixões. Esta foi composta por uma corrida de escaleres de quatro remos e duas corridas de barcos à vela. O jornal não refere o deslocamento das embarcações à vela, mas depreende-se serem de pequena dimensão, uma vez que a competição decorreu no interior do porto.

Segundo Jaime Pinho, neto do filho mais novo de David José de Pinho, o seu bisavô propôs a sua bisavó, Maria Adozinda Amador, em casamento a bordo do iate *Zephir*, numa viagem do Porto para Aveiro. Esta aceitou, tendo o casamento ocorrido em 1891. David de Pinho e a mulher passavam algumas temporadas na freguesia de Alquerubim, nas proximidades de Aveiro, no concelho de Albergaria-a-Velha, de onde Maria Adozinda era oriunda. O jornal *O Povo de Aveiro*, de 29 de outubro de 1893, refere que o senhor David de Pinho esteve em Aveiro, vindo “no seu cutter de recreio *Zephir*, rebocado pelo *Liberal* até às Pyramides, onde esteve fundeado algum tempo”.

No topo do mastro do *Zephir* era içado o distintivo pessoal do seu proprietário, procedimento de cerimonial marítimo comum naquela época. O distintivo de David José de Pinho possuía um fundo azul com uma estrela de cinco pontas, que era um símbolo de identidade plasmada em diversas vertentes do seu legado, nomeadamente na bandeira da sua empresa.

ID: 116951278

01-03-2025



Figura 2 – Modelo do Zephir pertencente à família de David José de Pinho (foto gentilmente cedida pela família).

Em 1902, a Comissão de Regatas do Porto de Leixões organizou uma regata ao largo de Leixões, num percurso de 30 milhas, convidando o *Real Club Naval de Lisboa* a participar. Tendo em conta a longa distância que os veleiros lisboetas teriam de percorrer para participar numa única regata, esta comissão organizou uma outra, entre Leixões e Cascais, com o intuito de aproveitar o regresso dos iates a Lisboa. Esta prova é considerada a primeira regata oceânica organizada em Portugal. O convite foi recebido com grande entusiasmo por parte dos sócios do *Real Club Naval de Lisboa*. Para além do iate *Lia*, da rainha D. Amélia, foram inscritos o *Dinorah*, de Castro Guimarães, o *Vivandière*, de Alfredo O'Neill, o *Helena*, de Jorge Norton, o *Diana*, de Roberto Talone e D. Luís da Costa e Silva e o *Iris* de Duarte Holbeche. A esta esquadriha juntou-se o *Zephir*, que nesta altura pertencia a Alberto Feuerberth¹, igualmente do Porto. O diligente *Real Club Naval de Lisboa* fez, a pedido desta comissão, o cálculo do abono, um detalhado planeamento de trânsito para Leixões e de instruções para a regata oceânica que contemplava o uso de foguetes coloridos para identificação dos veleiros, caso a sua chegada a Cascais ocorresse durante o arco noturno. Desconhece-se se foi devido à regata em questão, mas desde, pelo menos 1902, o *Zephir* passou a estar registado no *Real Club Naval de Lisboa*. Neste período, assiste-se à transferência do registo de diversos

iates da *Real Associação Naval*, que atravessava um período de menos atividade, para o *Real Club Naval de Lisboa*, que se encontrava cheio de vitalidade e iniciativa.



Figura 3 – Largada da regata Leixões – Cascais de 1902

No dia 7 de setembro de 1902, realizou-se a regata ao largo de Leixões, cuja distância foi reduzida por falta de vento. Foram disputados dois prémios, ganhos pelo *Vivandière* e pelo *Lia*. Na prova da 2.ª classe, a chalupa *Daisy*, da praça do Porto, foi a vencedora. Os prémios foram entregues nessa noite em sessão solene no *Club da Foz*. Na manhã do dia 10 realizou-se a largada da regata oceânica, sob um vento de sudoeste que foi refrescando e levantando muito mar. Durante a noite, ao largo da Figueira da Foz, um temporal de sul obrigou todos os veleiros, com exceção do iate real *Lia*, a arribar a Leixões com algumas avarias. O palhabote *Lia* conseguiu chegar a Cascais a 12 de setembro, cabendo-lhe por isso o primeiro prémio, um par de serpentinas de prata que foi entregue a D. Amélia por um dos membros da comissão. A comissão de regatas propôs a realização de uma nova corrida oceânica com todos os iates que tinham arribado. A proposta foi aceite por todos os proprietários, tendo a largada ocorrido a 14 de setembro. Depois de calculados os respetivos abonos, o iole *Diana* foi o vencedor desta memorável prova, tendo os seus proprietários recebido uns castiçais de prata, na noite de distribuição de prémios, das regatas de Cascais, em 22 de setembro.

A regata oceânica Leixões-Cascais de 1903 teve lugar em 16 de agosto. Participaram os iates *Lia*, *Dinorah*, *Zephir*, *Iris* e *Diana*, estando em disputa uma *Taça de Honra*, oferecida pela *Associação Comercial do Porto* e 100 réis em dinheiro. A prova foi renhida,

tendo sido ganha pelo *Lia*, por 3 minutos e 46 segundos. Na regata, realizada na bacia de Leixões, competiram 10 barcos de menor dimensão, ganhando o primeiro prémio o iate *Daisy*, de Álvoro Kendall, e o segundo prémio o iate *Mimi*, de Ferreira Barbosa.

No dia 13 de setembro de 1903, a *Liga Naval Portuguesa* organizou uma regata em Cascais com grande número de inscrições. Os veleiros da regata oceânica também participaram. O *Lia* venceu o *Dinorah* e o *Vivandière* venceu o *Zéphir* e o *Diana*.



Figura 4 – Cúter Zephir a navegar à vela junto a Belém, numa das suas visitas a Lisboa (foto do Museu de Marinha)

Em 1904, resolveu-se fazer a regata oceânica Leixões-Cascais mais cedo, a 26 de junho, para que os iates pudessem contar com maior probabilidade de bom tempo. Esta foi organizada por uma comissão promotora que foi representada em Lisboa pelo *Grémio do Sport Náutico*. Dois dias antes, no dia de São João, realizou-se a regata ao largo de Leixões, para disputar a *Taça Leixões*. Desta vez o *Zephir* não era o único representante do Norte na 1.ª classe. Nesse mesmo ano, fora adquirido em Inglaterra, por um proprietário do Porto, o *Inyoni*, um belo e regateiro cúter com 36 toneladas de deslocamento, pertencente a A. Fowheerd. Estes dois veleiros competiram com os iates lisboetas *Elisa*, *Lia* e *Diana*. Numa renhida prova, al-

¹ O *Zephir* irá voltar a estar na posse de David José de Pinho, pelo menos a partir de 1909. De acordo com a família de David de Pinho, Álvaro Kendall também chegou a ser proprietário do *Zephir*, chegando a mandar fazer um estuque com o veleiro, na sala de jantar da sua residência na Foz.

ID: 116951278

01-03-2025

guns erros cometidos pelo *Inyoni*, roubaram-lhe o primeiro e o segundo prémio, que foram ganhos pelo *Diana* e *Lia* respetivamente.



Figura 5 – Taça Leixões oferecida pelo rei D. Carlos (foto de O Tiro Civil)

Na regata oceânica participaram os veleiros *Alice*, *Zephir*, *Inyoni*, *Elisa*, *Lia* e *Diana*. A prova foi muito renhida entre o *Lia* e o *Inyoni*, tendo sido ganha pelo iate real, pelo facto de a disputa ter sido feita sob nortada rija e do “*Inyoni* ser menos barco que o *Lia*”. A costa ocidental, à exceção do troço compreendido entre os cabos Raso, Espichel e Sines é muito desabrigada da ondulação e exposta a ventos fortes. Talvez por esse motivo a edição da regata oceânica Leixões-Cascais de 1904 tenha sido a última que se realizou.



Figura 6 – Cúter *Inyoni* ao largo de Cascais em 1904 (foto do Museu de Marinha)

Dois dias após a regata oceânica, disputou-se a 3.º edição da *Taça Vasco da Gama*, bem como a *Taça da Liga Naval Portuguesa*, um novo troféu implementado pela *Liga Naval Portuguesa* para desenvolvimento da modalidade. As regatas decorreram em 29 de junho na baía de Cascais, sob a presidência de D. Carlos

que se encontrava a bordo do seu iate. Na disputa da *Taça da Liga Naval Portuguesa* participaram os veleiros *Inyoni*, *Vivandière*, *Diana*, *Alice* e *Elisa*. A taça foi ganha pelo cúter portuense *Inyoni*, que após alguns dias regressou ao Porto. Infelizmente, foi a última regata que participou, uma vez que no inverno seguinte, em 1905, uma tempestade fez garrar o veleiro, que se encontrava amarrado no interior da bacia de Leixões, contra a muralha, destruindo este promissor iate.



Figura 7 – Taça da Liga Naval Portuguesa ganha na regata de 1904 pelo cúter *Inyoni* (foto de O Tiro Civil)

Na segunda metade do século XIX e início do século XX, a frota de iates de recreio e competição portuguesa estava quase toda concentrada em Lisboa. Não obstante, o Porto teve dois belos veleiros que competiram, na 1.ª classe, com os melhores iates de Lisboa, bem como um reduzido número de iates de menor dimensão. Se o estuário do Douro fosse mais amplo e o mar ao largo do Porto e de Leixões mais abrigado, esta frota seria certamente muito maior, uma vez que estavam reunidas as condições essenciais para o desenvolvimento da vela de recreio e de competição.

Neste período, de maior estabilidade política e social em Portugal, a cidade invicta assistiu a período de intensa atividade marítima, fruto das múltiplas atividades comerciais que levavam e traziam ao Douro inúmeros produtos. Estas permitiram um significativo fomento económico e o surgimento de uma elite burguesa endinheirada. Este facto, aliado a existência de uma comunidade inglesa, com hábitos desportivos e náuticos, permitiu a existência de uma plêiade entusiasta da náutica e a fundação de alguns clubes navais. Pelas limitações já indicadas, a esmagadora maioria era adepta e praticante de remo. Não obstante, existiram alguns elementos que adquiriram veleiros, usando-os em competição e lazer, sendo David José de Pinho o melhor exemplo.

Fontes e bibliografia

- FIGUEIRA, Francisco Corria (2000), *Iates de Portugal 1850 - 1915*, Lisboa, Edições Inapa, 2000, pp. 25, 26 e 41.
- IRMANDADE DA LAPA (2024), “Cerimónia de memória em honra do benfeitor David José de Pinho”, 2024 <https://irmandadedalapa.pt/agenda/cerimonia-de-memoria-em-honra-do-benfeitor-david-jose-de-pinho/>, consultado em janeiro de 2025.
- LUÍS, José Eduardo de Sousa (2023), *História da vela em Portugal – Contributos da família Real – 1670-1910*, dissertação de Mestrado em História Marítima, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2023.
- O JORNAL DO PORTO (1863), “Regata”, Porto, Sexta-feira 28 de agosto, V Anno, N.º 193, 1863, p. 3.
- _____ (1888), “Regata”, Porto, Quinta-feira 15 de agosto, XXX Anno, N.º 162, 1888, p. 2.
- O POVO DE AVEIRO (1893), “Diversas”, Aveiro, Domingo 29 de outubro, Anno XII, N.º 661, 1893, p. 2.
- O TIRO CIVIL (1904), “Sport Nautico e Liga Naval”, Lisboa, 30 de Junho de 1904, Anno X, N.º 285, 1904, pp. 7 e 8.
- PINHO, Jaime Amador e (2024), “Cerimónia de memória em honra do benfeitor David José de Pinho - Alocação



ID: 116951278

em honra ao seu bisavô”, Porto, Galeria dos Retratos – Irmandade da Lapa, 2024.

SECRETARIA DO CONSELHO DO ALMIRANTADO (1888), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1888*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1888.

_____ (1889), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1889*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889.

_____ (1890), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1890*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890.

_____ (1891), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1891*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891.

_____ (1892), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892.

_____ (1893), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1893*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893.

_____ (1894), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro*

01-03-2025

de 1893, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893

_____ (1895), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1895*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1895.

_____ (1896), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1896*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1896.

_____ (1897), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1897*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897.

_____ (1898), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1898*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898.

_____ (1899), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1899*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899.

_____ (1900), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1900*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1900.

_____ (1901), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1901*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1901.

_____ (1903), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1903*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1903.

_____ (1904), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1904*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904.

_____ (1905), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1905*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1905.

_____ (1906), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1906*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1906.

_____ (1909), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1909*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907.

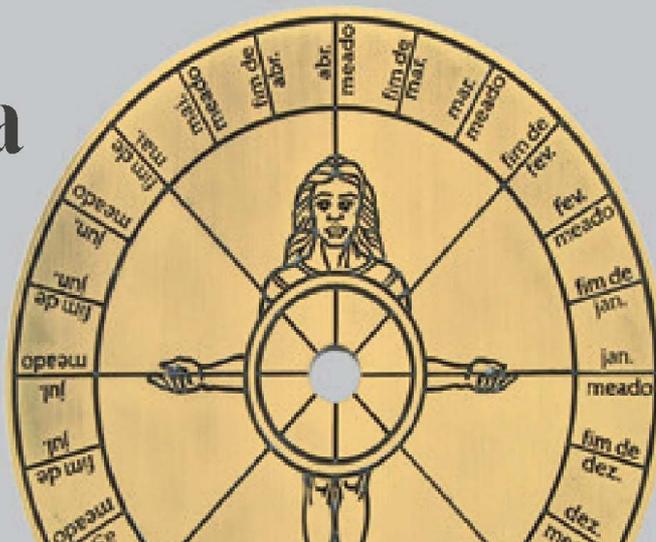
_____ (1910), *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes da Marinha Portuguesa - Referida ao 1.º de Janeiro de 1910*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1910.

WINTERMANTEL, José Leal (1915), *Noções Geraes sobre Construção, Aparelho e Manobra do Yacht*, Lisboa, Centro Tipográfico, 1915.

José Sousa Luís

guie-se
através da
nossa
história

Praça do Império, 1400-206 Lisboa
(+351) 935 318 996 / 210 977 387
loja@lojadomuseudemarinha.pt
www.lojadomuseudemarinha.pt



LOJA
& LIVRARIA
DO
MUSEU
DE
MARINHA

TODOS OS DIAS DAS 10H ÀS 18H

VENHA DESCOBRIR ESTA E
OUTRAS SUGESTÕES NA LOJA
OU ONLINE.