

Sérgio Carlos Ferreira

Joana Isabel de Almeida Ribeiro, Pedro Gentil Rodrigues

Episódios do comércio marítimo portuense na segunda metade do século XVIII

R E S U M O

Com base em escrituras notariais, especialmente nos pouco conhecidos contratos de fretamento, procura-se, neste texto, traçar algumas considerações sobre o comércio marítimo portuense da segunda metade do século XVIII. Prática recorrente, o acto de fretar, cujos procedimentos se tentam aqui compreender, moldou grande parte da vida marítimo-comercial da cidade. Responsável, a um nível, por uma forte presença estrangeira (visível na afluência significativa de navios de diversas nacionalidades à barra do Douro, mas também no estabelecimento de uma comunidade dinâmica), estruturou, a outro, o quadro de acção do homem de negócios portuense no negócio marítimo.

OBJECTIVOS

O presente artigo¹ gravita em torno de um tema que, apesar de não constituir novidade em termos historiográficos, se encontra manifestamente limitado no seu conhecimento: o comércio marítimo portuense na segunda metade do século XVIII.

Na verdade, o fomento comercial que caracterizou a economia portuguesa no tempo de Pombal e o crescimento global dos volumes e valores trocados no contexto dos tráficos europeus, que se tornou evidente no reinado de D. Maria I, não têm despertado, salvo raras excepções², o maior dos interesses no que diz respeito aos seus reflexos na segunda maior cidade do Reino. Esta constatação é tanto mais verdadeira quanto mais nos afastamos dos trabalhos de pendor generalista e procuramos abordagens específicas e incisivas face à matéria em questão. Por outro lado, interiorizando-se a ideia de que tanto melhor se compreendem as realidades históricas quanto maior amplitude de perspectivas é atingida sobre as mesmas (baseadas numa diversificação das fontes existentes e motivando o cruzamento de dados, a dúvida, o debate), conclui-se que o tema tem, também aí, um longo percurso a percorrer.³

¹ Tem origem num primeiro de três capítulos presentes no estudo intitulado *Episódios da vida marítima e comercial portuense na segunda metade do século XVIII*, trabalho realizado, em 2003/2004, no âmbito do Seminário do 5.º ano do Curso de História (Ramo Educacional) da F.L.U.P. e que, esperamos, dê azo a novas reflexões sobre o tema.

² Destacamos os seguintes estudos: RAU, 1958; OLIVEIRA e GARCIA-LOMBARDERO, 1979; TAVARES, 1987; BARROS, 2004.

³ Na verdade, a história do comércio marítimo portuense tem sido realizada com base num tratamento desigual das fontes passíveis de serem trabalhadas. Tendo-se privilegiado fontes de cariz mais quantitativo como os *Livros para as Visitas das Naus*, os *Livros das Visitas da Saúde* e, mais recentemente, os *Livros de Alfândega*, houve como que um

As reflexões que se seguem, pretendendo essencialmente chamar a atenção para a necessidade de se ultrapassarem estas lacunas, aparecem como proposta de uma nova óptica de abordagem. Tendo por base os *Livros de Registo Notarial*, procuraremos apresentar uma perspectiva distinta daquela que é possível vislumbrar noutro tipo de fontes, uma perspectiva que tende a permanecer escondida e incapaz de prestar o seu contributo específico.

Porventura desconhecidas nas suas potencialidades, eventualmente consideradas demasiado monótonas, desmotivadoras à partida e de difícil manejamento (uma vez que as informações não surgem em continuidade, mas da pesquisa cruzada ao nível intranotarial), provavelmente ainda encaradas como exteriores ao rol das fontes tradicionais e por isso pouco reconhecidas, a verdade é que as fontes de origem notarial não têm merecido a devida atenção.⁴ Todavia, e independentemente das suas limitações no que diz respeito à história comercial (as quais, por norma, dirigem os historiadores para outro tipo de base documental), não podemos ignorar a riqueza e a diversidade de fragmentos históricos que esta nos oferece, o que é tanto mais interessante quanto menor é a quantidade de informações semelhantes, disponíveis noutro tipo de fontes primárias e mesmo bibliográficas.

Somos levados a apontar o fretamento de navios, procedimento que enquadrava grande parte da actividade marítimo-comercial portuense, como um desses elementos frequentemente subentendidos na historiografia ou simplesmente considerados como um dado adquirido, mas que ainda não foi avaliado na sua verdadeira dimensão.⁵ Não estamos em condições de reivindicar a descoberta dessa verdadeira dimensão, mas pensamos contribuir para um maior esclarecimento do quadro teórico subjacente ao contrato de fretamento, das suas vantagens/inconvenientes em relação a outras formas de execução do comércio marítimo, bem como das suas consequências no panorama comercial portuense, nomeadamente a afluência de embarcações estrangeiras à barra do Douro e o intercâmbio gerado com os homens de negócios da praça.

Dadas as características da fonte, este estudo não pretende funcionar, nem de longe nem de perto, como uma análise sistemática do que foi o comércio marítimo no Porto de 1750 a 1799. A fonte poderá, inclusive, revelar algumas “contradições” com a efectiva realidade do período em estudo. Todavia, reside exactamente na especificidade do dado notarial, sobre o qual, de seguida, esboçaremos algumas considerações, uma das suas grandes, senão a sua maior riqueza: a de permitir um contacto com a época, não apenas de uma forma numérica e estatística, mas sobretudo, dando voz àqueles que a protagonizaram.

esquecimento das fontes de cariz mais qualitativo como os *Livros das Vereações* e, sobretudo, os *Livros Notariais*. Ora, a complementaridade é muito necessária, “*quer para colmatar hiatos e falhas documentais, quer para se saber, com rigor, a natureza e a especificidade das que se utilizam*”. (OLIVEIRA e GARCIA-LOMBARDEIRO, 1979: 127).

⁴ Cremos que o processo de reconhecimento da fonte notarial como fonte autónoma ainda não se encontra suficientemente desenvolvido e consolidado em Portugal, não obstante os passos seguros que se têm dado nessa direcção. Entre outros, salientem-se os trabalhos de: SILVA, 1988; FERNANDES, 1991; BARROS, 2004.

⁵ Referimo-nos ao estudo do contrato de fretamento para os finais da época moderna, uma vez que Amândio Barros veio dar nova luz a essa temática para os séculos XV e XVI. Veja-se BARROS, 2004.

1. O DADO NOTARIAL

Surgido, em Portugal, no reinado de D. João I, o notariado civil constituiu-se como um órgão social característico do sul da Europa, a *Europa dos tabeliães*, por oposição à *Europa dos sinetes*, no Norte.⁶ Carlo M. Cipolla alerta-nos, pois, para o facto de, nas regiões do sul, a documentação, à qual se pretendia dar um carácter de validade pública, não ser lacrada com sinetes, mas depender essencialmente da chancela de um notário, que comprovava juridicamente os factos por ele certificados. A autenticidade e o reconhecimento público conferido pelos actos notariais parecem-nos ser, pois, uma das principais vantagens deste tipo de fontes. No âmbito do estudo em que nos situamos, somos levados a acreditar que muitos dos homens de negócios, capitães de navios, marinheiros, e outros que personificaram a história marítima e comercial portuense, tenham recorrido aos serviços de um tabelião como uma garantia pública e legal, necessária para o cumprimento de toda uma documentação que se apresenta como um elemento regulador e controlador das actividades económicas e sociais. À partida não teremos, portanto, razão para desconfiar da autenticidade deste tipo de documentos que reúne sinais próprios de validação - termo de abertura, termo de encerramento, paginação e rubrica dos fólios dos livros, assim como a presença e assinatura de testemunhas -, os quais eram controlados pelo Estado através de correição periódica.

Mas as potencialidades das fontes notariais ultrapassam a segurança que se confere a um acto jurídico. Uma importante mais-valia deste tipo de documentação reside no enfoque que é dado às relações sociais e económicas entre cidadãos privados e aos comportamentos culturais de indivíduos geralmente (ou eventualmente) esquecidos na documentação produzida por outros organismos oficiais. À presença de um homem de leis que tomava notas acediam indivíduos de todas as categorias sociais, que expunham o assunto do seu *negotium* perante testemunhas. É nos *documentos lançados em nota*, nas *procurações*, nos instrumentos de carácter sócio patrimonial como *testamentos*, *dotes*, *compras e vendas*, *prazos e arrendamentos*, *créditos*, mas também (e para não esquecer o que motivou este estudo) nos documentos que identificam questões marítimas e constituem sociedades de comércio e navegação, que encontramos as personagens da sociedade e do tempo, desde o nobre ao padre e ao cidadão conventual, da viúva ao trabalhador rural, do artesão aos negociantes e homens marítimos que, entre muitos outros, animavam a praça. Em linhas gerais, os actos notariais transmitem um sentido concreto da realidade, indicando a data e o lugar da produção do documento e identificando os intervenientes, o que nos permite reconstruir redes e fenómenos de mobilidade e dinamismo social.

Outras vantagens da documentação de origem notarial têm sido descobertas recentemente e dizem respeito às formas de abordagem e tratamento da informação.⁷

⁶ CIPPOLA, 1993: 182-184.

⁷ FERNANDES, 1991: 243-249.

Durante muito tempo, este tipo de fontes foi utilizado para fins estritamente económicos ou para o tratamento selectivo por intervenientes nas escrituras (biografias, reconstruções genealógicas, etc.). O facto é que a variedade de actos notariais permite alargar as temáticas de estudo e ultrapassar as abordagens selectivas ou o estudo de documentos individualizados, através de métodos de amostragem quantitativos e estatísticos, que poderão ser enriquecidos, cruzados e comparados com outro género de fontes, motivos que apoiaram a escolha da temática marítima e comercial como objecto deste estudo. Por outro lado, e porque a história (ainda que na sua vertente económica) não é feita apenas da quantificação e do tratamento estatístico da informação, é interessante verificar que boa parte do conteúdo de algumas das escrituras notariais se prende com considerações de natureza mais qualitativa e de cariz mais ou menos particular, às quais dificilmente poderíamos ter acesso se apenas tivéssemos em atenção os dados mais credíveis dos livros e róis produzidos pelas entidades reguladoras das actividades marítimas e comerciais, como por exemplo os *Códices da Alfândega*. Se assim fosse não saberíamos que, em Agosto de 1794, um navio fretado por comerciantes da cidade do Porto a um capitão dinamarquês fora despachado na alfândega para Francisburg, na Dinamarca, quando na verdade tinha como destino Waterford, na Inglaterra. A explicação dada pelos afretadores acabou por ser partilhada com o tabelião, prendendo-se com a necessidade de “*hir tudo escondido e com todo o resguardado afim de que, no caso de ser encontrado pellos inimigos, não virem estes (...) de quem he a carga nem para onde vai*”.⁸ É caso para afirmar, ainda que com alguma prudência, que o que nas fontes de registo notarial se perde em termos de dados seriais e passíveis de tratamento sistemático, se ganha em termos de episódios e de narrações de factos essenciais para a reconstrução do pensamento e mentalidade daqueles que protagonizaram a história marítima e comercial do Porto na segunda metade do século XVIII. Poderíamos conjecturar, através da leitura de um gráfico ou quadro económico no qual se verifica o decréscimo da exportação de bens nacionais, que os comerciantes portugueses viveriam uma situação preocupante em termos económicos. Poderíamos tentar avaliar, através de abordagens estatísticas, as consequências que um período de maior frequência de naufrágios, ou de ataques corsários, representava para uma comunidade marítima. Poderíamos, porque o discurso histórico se edifica também a partir da suposição, da indução ou da ilação (devidamente fundamentadas, claro está). Mas, por si só, os quadros económicos construídos a partir de listagens de navios, ou de cargas, não nos dizem muito sobre o que o prejuízo ou o fracasso num negócio representava para aqueles que dedicavam a sua vida ao giro do comércio ou dependiam da sorte do mar. Da mesma forma, uma determinada cifra de naufrágios ou de presas, não nos permite ultrapassar o plano material e chegar ao património simbólico que cada comunidade marítima vai construindo. Ora, as fontes notariais poderão colmatar, na medida do possível, essa carência de dados qualitativos, uma vez que nos permitem aceder aos relatos, depoimentos e testemunhos (com maior ou menor carga emocional) daqueles que presenciaram e protagonizaram os acontecimentos.

⁸ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 408, fls. 52-52 v. Escritura de fretamento de 30 Agosto de 1794.

No entanto, a mesma documentação impõe limitações à investigação histórica, limitações que condicionaram o trajecto deste trabalho e que, decerto, produzirão os seus reflexos nos resultados obtidos.

A primeira questão prende-se com o rigor e com o grau de veracidade do conteúdo documental. Se confiamos na autenticidade dos actos notariais, o mesmo não se pode afirmar em relação à sua veracidade. Não se trata tanto de uma inconformidade entre sujeito e objecto do documento ou entre o pensamento dos seus intervenientes e efectivo conteúdo (já que a quase totalidade dos actos apresenta um formulário técnico e simples nas suas cláusulas essenciais, traduzindo uma realidade facilmente compreensível pelos outorgantes), mas de falsas declarações ou subterfúgios para contornar as leis que antecipam e ultrapassam a redacção do acto jurídico. Fugas à lei que se reflectem na consequente elaboração de documentos falsos eram tarefas simples, mas dificilmente são detectáveis. Bastava que alguém prestasse um falso testemunho ou que dois indivíduos fizessem um acordo entre si, comparecessem junto de um tabelião e assinassem uma escritura de interesse mútuo (porém, não condizente com a realidade), para estarmos diante de um documento falso⁹. Cremos que, no âmbito em que nos situamos, este obstáculo terá assumido contornos mais significativos em documentos outorgados unilateralmente e com um teor mais ou menos litigioso, como é o caso dos *protestos*.¹⁰ Neste tipo de escrituras, um dos litigantes lançaria em nota um protesto pelos danos causados pela outra parte que, em contra-protesto, bem poderia negar as acusações, apresentando outra versão dos acontecimentos que fundamentavam o pleito.

A questão da representatividade parece ser outro obstáculo que se interpõe no decorrer da investigação. Já dissemos que pelo notário passavam indivíduos dos mais variados estatutos sociais, mas para que este estudo fosse verdadeiramente representativo era necessário que o registo notarial dos tipos de documentação analisada fosse obrigatório. Na verdade, a validação de um contrato através de uma escritura pública era uma exigência decorrente do grau de confiança e de proximidade existente entre as partes envolvidas, por exemplo entre fretadores e afretadores de navios, para o cumprimento de prazos e satisfação de penas inerentes à quebra de compromissos. Mais do que um hábito ou costume, os documentos notariais serviam de garantia legal a fim de evitar, ou pelo menos diminuir, os riscos de um acordo materializado sob a forma de escritura particular¹¹ ou realizado através de um contrato oral (ao qual se reconhecia também um valor provativo).

⁹ MADUREIRA, 1994: 22.

¹⁰ No cartório notarial das *Cangostas*, este tipo de acto jurídico foi quase exclusivamente requerido pelas gentes ligadas ao comércio marítimo.

¹¹ Os próprios tabeliães insistiam na dicotomia entre escritura pública e particular. Várias eram as situações em que um acto particular só era lançado em nota a partir do momento em que uma das partes envolvidas não cumpria a sua parte no acordo, o que nos levanta ainda mais questões sobre a representatividade deste tipo de fontes. No que diz respeito aos contratos de fretamento, esta questão poderia ser resolvida através de um exercício de cruzamento de dados com os códices da arrecadação da portagem do mar e da redzima.

O facto da documentação notarial estar frequentemente incompleta pela eliminação de documentos por motivos políticos, por razões arquivísticas, pelo natural mau estado de conservação, por acontecimentos mais ou menos catastróficos (como incêndios e inundações) ou pelo desaparecimento propositado de algumas escrituras, com cumplicidade e conivência dos próprios notários, oferece-nos novas limitações à reconstrução dos factos. No presente trabalho, a inexistência de uma série contínua de livros em relação ao período temporal que nos propusemos estudar, dificultou ainda mais a nossa tarefa e evidenciou até que ponto tal realidade se pode constituir num obstáculo de monta e até, em certas alturas, num foco de desmotivação¹². Limitações, algumas de fundo, elas não poderão, contudo, afastar os historiadores de um manancial de informação tão rico e profícuo como são as fontes de origem notarial.

2. O NOTÁRIO DAS CANGOSTAS

Equacionadas, pelo menos do ponto de vista teórico, algumas das potencialidades e limitações da fonte, exige-se o esclarecimento de certos procedimentos metodológicos relacionados com a escolha da documentação estudada e, sobretudo, com a eleição de uma secção notarial específica entre as várias que existem no Arquivo Distrital do Porto.

No que diz respeito à selecção dos documentos, procuramos inventariar todos os que, de algum modo, tivessem como núcleo fundamental o mar e a navegação, os quais designamos genericamente por *episódios da vida marítima*. Realizado o trabalho de arquivo, chegou-se rapidamente à conclusão de que tal vocação marítima residia sobretudo num cartório e em 5 categorias documentais (cf. Quadro 2).

Quadro 1

Significado percentual das escrituras sobre *episódios da vida marítima* no cômputo geral dos actos notariais produzidos no Cartório Notarial das *Cangostas* (1750-1799)

	N.º de Escrituras	Percentagem
<i>Episódios da vida marítima</i>	1 528	10%
Outros actos notariais	13 435	90%
Total	14 963	100%

Nestas, destacamos os contratos de *fretamento*, de *compra e venda* e de *sociedade de navios*, bem como os *protestos*, por indiciarem concretamente assuntos de índole marítimo-comercial. Menos específicas eram as escrituras de *procuração*, no entanto, estas representaram cerca de 42% dos documentos que incidiam sobre o mesmo assunto. O item

¹² Os hiatos começam logo nos meses de Março a Setembro de 1750 e em alguns períodos de 1753 e 1754, manifestando-se de uma forma mais extensa a partir do final de Janeiro de 1758 e até 1780, período que, à excepção do ano de 1771, é marcado pela inexistência total de livros.

Quadro 2
 Categorias das escrituras estudadas (1750-1799)

Categoria	N.º de Escrituras	Porcentagem
Escrituras de fretamento de navios	400	26%
Escrituras de compra/venda de navios	156	10%
Escrituras de sociedade de navios	15	1%
Protestos	98	6%
Procurações	636	42%
Outras	222	15%
Total	1 528	100%

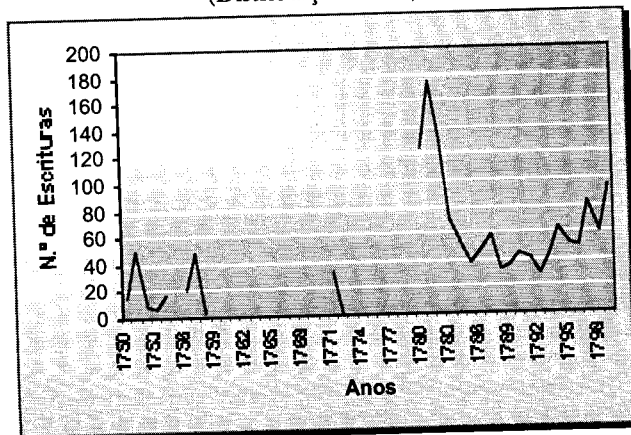
“outras”, não fazendo parte das 5 categorias principais, diz respeito a uma série de documentos - *carregações, recibos, pagas e quitações, obrigações e confissões de dívida* - intimamente relacionados com os primeiros, bem como a outros de carácter mais esporádico e inesperado (cartas de perdão, por exemplo) os quais, através da pesquisa cruzada, foram essenciais para o presente estudo.

Fora destes *episódios da vida marítima* ficou ainda uma série de escrituras que, não incidindo propriamente sobre o nosso objecto de estudo, nos permitiram complementar muita da informação obtida nos contratos analisados. Falamos de procurações que envolvem membros das equipagens de navios, os quais são recorrentemente mencionados em escrituras de cariz sócio-patrimonial como elementos fundamentais na cobrança de dívidas ou na arrecadação de heranças e legítimas no Brasil.

Perspectivando a documentação estudada do ponto de vista temporal, o gráfico que se segue procura ilustrar, não só as já referidas lacunas em termos de fonte, mas também a influência do contexto internacional na produção documental e, sobretudo, a frequência com que os homens marítimos e os negociantes da praça envolvidos em operações comerciais por mar visitavam um notário em particular, o cartório notarial das *Cangostas*.

Gráfico 1

Periodicidade do registo de escrituras de *episódios sobre a vida marítima* entre 1750 e 1799
 (Distribuição Anual)



Se as lacunas de fonte aparecem como claras e não nos merecem grandes comentários, a não ser um lamento pela impossibilidade de dispormos de uma linha contínua de informação capaz de nos aproximar o mais perto possível da realidade que procuramos estudar, o mesmo não acontece com o facto de, para os anos devidamente documentados, essa mesma informação não se encontrar, em quantidade, distribuída uniformemente.

Assim, importa questionar, por exemplo, o pico de produção documental atingido nos anos de 1780, 1781 e 1782 (com uma média de 143 escrituras quando em nenhuma outra ocasião se chegou ao patamar dos 100 documentos realizados anualmente). Ora, parece-nos encontrar a justificação na conjuntura internacional ligada à navegação e ao comércio nos mares. Na realidade, “*as vicissitudes da guerra no mar, suportada pelos usuais transportadores ingleses e holandeses, deram, a partir da primavera do ano de 1779, uma oportunidade aos navios portugueses de assegurar um reabastecimento dos mercados consumidores e da própria cidade do Porto. Activamente iates e bergantins, cruzavam as rotas marítimas indo até Londres, Plymouth, Topsham, Swansea, Dublin, Amsterdão, Hamburgo, Nantes, Havre, etc.*”¹³ Todavia, tal janela de oportunidade fechou-se para os transportadores portugueses logo em 1783, com a assinatura da Paz de Versalhes, não deixando o gráfico de espelhar as suas consequências.

Sem esquecer o carácter mais ou menos aleatório da própria documentação notarial¹⁴, uma outra realidade aparece de forma inequívoca. A quantidade de documentos lançados em nota assegura a afluência regular ao notário das *Cangostas* por parte de um grupo sócio-económico específico. De facto, tendo sido contabilizadas 1 528 escrituras sobre *episódios da vida marítima*, é curioso constatar que estas correspondem a cerca de 10% do total de escrituras lavradas ao longo da segunda metade do século XVIII, o que tende a evidenciar a importância desse cartório entre negociantes, marinheiros, capitães de navios..., enfim, entre todos aqueles que faziam do mar, da navegação e do comércio marítimo um modo de vida.

Por certo importante, mas até que ponto importante? Esta questão obriga-nos a proceder a novas reflexões. Desde logo, importa perceber qual a dimensão das escrituras sobre a vida marítima nas outras sedes notariais da cidade do Porto¹⁵. Sem procedermos a um levantamento exaustivo nesse sentido e, por conseguinte, sem deixar nada como absoluto, os dados obtidos parecem, no entanto, bastante reveladores: indiciam a grande escassez, senão inexistência, de *contratos de fretamento, compra e sociedade de navios, e protestos* tendo como objecto questões marítimas; bem como apenas acusam pontualmente a presença de alguns homens marítimos (capitães de navio, marinheiros, etc.), e estes raramente em escrituras de âmbito marítimo-comercial.

¹³ RAU, 1958: 26.

¹⁴ Como já referimos, não sendo obrigatória a validação de contratos através de uma escritura pública, o registo dependeria muito mais da vontade dos seus intervenientes, da necessidade de salvaguardar os seus interesses ou da própria disponibilidade em visitar o cartório notarial.

¹⁵ Para além do 4.º cartório notarial do Porto (sedeado, na segunda metade do século XVIII, na Rua das *Cangostas*), existiam, pela mesma altura, mais 4 sedes notariais, correspondentes às secções notariais PO 1.º, PO 2.º, PO 8.º e PO 9.º.

Desta forma, a percentagem atrás referida ganha novo significado, ou seja, espelha a concentração de uma tipologia documental específica num determinado cartório notarial, o que poderia ser prenúncio da acção de distribuidores no Porto¹⁶. Todavia, não se confirmando essa ideia, como parecem demonstrar, por exemplo, as diferenças no que se refere ao número de actos por notário¹⁷, importa sim dar realce à questão da localização geográfica do escritório das *Cangostas*, bem como à da proveniência da sua clientela. Começemos por esta última e com o auxílio do seguinte quadro:

Quadro 3
Área de Influência do Cartório Notarial da *Rua das Cangostas*¹⁸ (1750-1799)

Designação setecentista	Designação actual	Percentagem
Rua de S. João da Foz	Rua de S. João da Foz	13%
Bairro e Rua de Miragaia	Bairro e Rua de Miragaia	8%
Rua Nova / Rua Nova dos Ingleses	Rua Infante D. Henrique	7%
Massarelos	Massarelos	7%
Fonte Aurina	Fonte Taurina	7%
Rua de S. João	Rua de S. João	6%
Ribeira	Ribeira	6%
Rua das Flores	Rua das Flores	4%
Rua da Rosa	Rua do Comércio do	4%
Rua da Ferraria de Baixo ou Nova	Porto	
Rua das Cangostas	Rua de Sousa Viterbo	4%
Rua da Reboleira	Rua da Reboleira	3%
Rua do Belomonte	Rua do Belomonte	2,5%
Lordelo do Ouro	Lordelo do Ouro	2,5%
Rua dos Mercadores	Rua dos Mercadores	2%
Rua de S. Francisco	Rua de S. Francisco	2%
Rua do Barredo	Rua do Barredo	1%
Rua dos Banhos	Rua Nova da Alfândega	1%
Rua da Banharia	Rua da Banharia	1%
Rua de S. Nicolau	Rua de S. Nicolau	1%
Outras		18%

Este permite-nos retirar algumas conclusões importantes, nomeadamente o facto da clientela do notário da Rua das *Cangostas* (hoje substituída pela Rua de Sousa Viterbo¹⁹) ser oriunda de locais relativamente distantes entre si, o que, para além de demonstrar um

¹⁶ Oficiais encarregados de procederem à distribuição dos diferentes actos, sempre que, em cada localidade, houvesse mais de um tabelião, quer do judicial quer de notas. (AMORIM, 2002-2003: 103-104).

¹⁷ AMORIM, 2002-2003: 106.

¹⁸ Apenas figuram no quadro topónimos relativos a outorgantes moradores na cidade do Porto e referenciados mais de 10 vezes em escrituras de cariz marítimo-comercial.

¹⁹ FREITAS, s.d.: 245. Segundo o autor, a Rua das *Cangostas* ou *Congostas* terá desaparecido por volta de 1877, aquando da demolição de várias obras para a construção do arruamento de Mouzinho da Silveira.

eixo de influência bastante alargado, impossibilita a mera explicação da proximidade habitacional face ao escritório notarial como único factor na escolha daqueles que o visitavam.²⁰ É óbvio que tal condição pesou, como demonstra a circunstância da maior parte dos outorgantes serem oriundos de moradas bem próximas da Rua das *Cangostas*, de lugares como a Rua dos Mercadores, a Rua da Fonte Taurina, a Rua de S. João, a Ribeira ou a antiga *Rua Nova* ou *Rua Nova dos Ingleses*²¹, mas o que dizer da afluência de outorgantes oriundos das zonas de Massarelos, Lordelo do Ouro e São João da Foz, este último, o local de residência mais mencionado e, ao mesmo tempo, o mais distante?

Assim, o principal enfoque deve ser atribuído à relação de proximidade geográfica entre o espaço profissional dos outorgantes e a sede notarial estudada. De facto, próximo das zonas de cais, dos ancoradouros e dos armazéns, podemos afirmar que o *escritório* se localizava numa zona estratégica e privilegiada para responder às constantes necessidades de um universo restrito de homens; aqueles que, quer fossem de São João da Foz ou da Rua das Flores, fossem homens marítimos ou de negócios ligados às actividades comerciais por mar, tinham o centro nevrálgico da sua ocupação profissional bem próximo do local onde estava sedado o notário das *Cangostas*.

Se nada mais podemos afirmar relativamente às razões que originaram esta ligação com as gentes do comércio marítimo, o mesmo não sucede com a consolidação dessa realidade ao longo do tempo. Pela continuidade do registo deste tipo de documentos ao longo de cinquenta anos, facilmente se percebe o papel da tradição que, entretanto, se vai criando, bem como da familiaridade que se vai travando entre o tabelião e os homens da praça. Assim, devemos estar perante um caso onde as dinâmicas sócio-económicas terão desempenhado o papel principal na formação de uma teia clientelar específica e não tanto qualquer imposição administrativa.

Meras reflexões relativamente à figura do notário das *Cangostas* e à sua particular ligação com as gentes do comércio marítimo, certezas quanto à importância do pecúlio documental deixado para uma investigação profícua nessa área. De facto, “*a presença significativa de indivíduos estrangeiros (ingleses, franceses, hamburgueses, dinamarqueses, polacos) no 4.º cartório (PO 4.º) faz dele um núcleo essencial de informação relativa à actividade comercial no Porto de Setecentos (sobretudo quando se assiste à não existência de outras fontes no que se refere à documentação consular até finais do século XVIII)*”.²² É esse pecúlio documental que passamos a analisar.

²⁰ Sobretudo se tivermos em conta que algumas dessas zonas de residência eram mais próximas de outras sedes notariais do que propriamente do cartório da Rua das *Cangostas*. Pela mesma altura, era possível encontrar tabeliães estabelecidos na Rua Chã, na *Rua da Ferraria de Cima*, na *Praça Nova das Hortas* e em S. João da Foz.

²¹ Assim designada desde 1785, aquando da instalação da Feitoria Inglesa, e hoje substituída pela Rua do Infante D. Henrique.

²² AMORIM, 2002-2003: 106-107.

3. O contrato de fretamento como base do comércio marítimo no Porto

Como foi já referido, dadas as características da fonte, não podemos reivindicar um conhecimento exacto de todas as operações de fretamento efectuadas no Porto, entre 1750 e 1799. No entanto, estamos em crer que os documentos que restaram (até pela sua quantidade) constituem uma boa amostra daquilo que realmente representariam para o estudo da navegação e do comércio marítimo da época se, de alguma forma, o seu registo tivesse sido mais regular.

Partindo desse pressuposto e, conscientes da falta de trabalhos historiográficos que se tenham debruçado sobre este instrumento notarial²³, procuraremos traçar algumas considerações sobre o contrato de fretamento²⁴, analisando as suas cláusulas como produto e reflexo de toda uma realidade e comunidade.

Os interessados no contrato e as mercadorias

Enquanto acto ou efeito de *tomar praça* num navio (ou seja, alugar o espaço de um navio) necessário para o transporte de mercadorias²⁵, uma operação de fretamento gravitava em torno de duas entidades - o fretador (ou o proprietário de forma directa, sendo ele apenas proprietário ou acumulando os cargos de caixa e/ou capitão, ou simplesmente o capitão ou o mestre do navio de forma indirecta) e o afretador (o comerciante interessado no transporte da carga) - sendo forçoso que, para a validação escrita do contrato, ambas comparecessem ou se fizessem representar junto do tabelião.

Começando pela entidade fretadora, constatamos que as escrituras identificavam geralmente o capitão ou o mestre do navio²⁶, uma vez que estes, sendo ou não proprietários, eram as principais figuras da equipagem de um navio (conhecedoras dos procedimentos, das rotas, dos portos e dos riscos e contratemplos inerentes à navegação em alto mar). Responsáveis pela execução e sucesso das viagens, encontravam-se, assim, em melhores condições para ajustarem com os afretadores prazos de carregamento e entrega da carga ou eventuais derrotas e mudanças de rumo no decorrer das jornadas. Não admira, portanto, que cerca de 82% das escrituras de fretamento tenham sido assinadas pelos próprios capitães ou mestres dos navios (percentagem que quase atinge os 100% se apenas nos reportarmos ao fretamento de navios estrangeiros), sendo estes mencionados simultaneamente como proprietários ou fretando *com o beneplácito dos proprietários*²⁷.

²³ Salientem-se os de BARATA, 1996 e BARROS, 2004.

²⁴ Desde logo, importa afirmar a diferença de informação existente entre os primeiros contratos de fretamento (relativos à década de 50 e limitando-se apenas a algumas das cláusulas gerais) e as escrituras datadas das décadas de 80 e 90, muito mais ricas em informação.

²⁵ Não podemos esquecer, contudo, os fretamentos para o transporte de passageiros ou para o transporte de pessoas com valor comercial, como por exemplo os escravos (estes mencionados uma única vez em operações de fretamento).

²⁶ A designação de mestre de navio aplicar-se-ia quase exclusivamente a embarcações portuguesas e, dentre estas, maioritariamente a embarcações costeiras e, em princípio, de menor tonelagem: o caso de hiatos, patachos, etc.

²⁷ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 328, fl. 126. Escritura de fretamento de 4 de Dezembro de 1780.

Associada à identificação do capitão (e da sua nacionalidade, no caso de ser estrangeiro), aparecia também a própria identificação do navio, bem como pontualmente algumas das suas características²⁸: dados sobre a sua construção, a tonelagem, o número de mastros, a praça a que pertencia, a nacionalidade da bandeira²⁹ - informações que, no fundo, dotavam o contrato de uma maior exactidão no esclarecimento dos elementos identificativos do navio e, por isso, conferiam maior segurança a cada uma das partes envolvidas.

A carga era outro dos elementos mencionados nas cartas de fretamento. A este respeito surgem, também, algumas dificuldades (sobretudo no âmbito de estudos que procuram dados de cariz mais quantitativo e estatístico). Não raras vezes as mercadorias transportadas no navio eram simplesmente ignoradas, sendo que o tabelião adoptava a expressão corrente: “*e elles fretadores se obrigoão a carrega lo completamente de fazendas que lhes bem parecer*”³⁰. Por outro lado, a especificação das quantidades dependia muito mais da vontade e zelo dos outorgantes do que da própria obrigatoriedade de as mencionar. A verdade é que a discriminação da carga e das quantidades não era uma exigência neste tipo de documentação e, dado que obrigatoriamente teriam de constar nos *Despachos da Alfândega*, não era forçoso voltar a repeti-las. Importava, sim, que as duas partes se comprometessem “*a não levar contrabandos*”³¹, uma expressão recorrente em quase todos os contratos.

Porque as mercadorias dependiam dos carregadores ou dos seus despachantes, há que ter em conta que as escrituras de fretamento também não nos oferecem muitas certezas a este respeito. São várias as referências em que o afretador declarava carregar “*por si e por outras pessoas cujos nomes constão nos conhecimentos que elle fretado ha de assignar, assim como do Despacho Geral desta Alfândega*”³² o que, por vezes, não nos permite identificar a partir do afretador mais do que o representante dos carregadores ou apenas um dos vários carregadores do navio.

As condições da embarcação e a viagem

“*Obriga se elle fretado a dar o navio bem aparelhado, estanque de quilha, coberta e custado e capaz de navegar*”³³. Conhecidos que eram os riscos da navegação no século

²⁸ Mais frequentes nas escrituras de fretamento correspondentes à última vintena do século.

²⁹ Ora, reside no facto de muitas das embarcações e seus capitães e consignatários serem estrangeiros um dos “obstáculos” da fonte. Com efeito, não possuindo conhecimentos linguísticos que lhe permitissem escrever correctamente os nomes de pessoas, de embarcações ou de cidades estrangeiras, a regra seguida pelos tabeliães notariais era traduzi-los ou, no caso destes não se poderem traduzir, reproduzi-los foneticamente. Os próprios intérpretes (indivíduos que, com alguma regularidade, se dirigiam ao cartório para servirem como interlocutores entre os estrangeiros e o tabelião) não assegurariam uma transcrição fiel dos antropónimos e topónimos desconhecidos pelo escrivão. A verdade é que, como alude Virgínia Rau “*esta liberdade linguística faz com que, por vezes, seja impossível reconstituir a verdadeira grafia*”. (RAU, 1958: 9).

³⁰ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 332, fl. 112. Escritura de fretamento de 28 de Maio de 1781.

³¹ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 332, fl. 112. Escritura de fretamento de 28 de Maio de 1781.

³² A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 344, fl. 128. Escritura de fretamento de 4 de Novembro de 1782.

³³ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 337, fl. 95 v. Escritura de fretamento de 11 de Janeiro de 1782.

XVIII, não é de admirar que esta fosse logo uma das primeiras condições a aparecer num contrato de fretamento. A certeza de que um navio se encontrava bem calafetado e em perfeito estado para poder seguir viagem interessava naturalmente ao seu proprietário ou capitão, mas sobretudo ao afretador, o qual colocava em risco interesses e investimentos. Assim aconteceu, em Julho de 1794, com João da Rocha, comerciante do Porto que, depois de ter fretado o navio dinamarquês “Emanuel”, para o transporte de 11 caixas de açúcar destinadas a São Petersburgo, fora informado que o mesmo se encontrava com “*com agoa aberta e mal concertado e por isso defamado*”, não encontrando ninguém que lhe fizesse seguro da carga “*em hum navio tão fraco para huma viagem tão dilatada*”. Prontificando-se, como era costume em caso de desistência de uma das partes contratantes, a pagar metade do frete, enviou uma petição ao Desembargador da Alfândega do Porto, requerendo autorização para poder retirar as mercadorias do navio, o que acabou por acontecer com a própria ajuda do capitão dinamarquês.

A situação era, no entanto, mais complicada, uma vez que Joaquim Köpke, consignatário do navio e cônsul da Dinamarca na cidade do Porto, tentando salvaguardar os interesses das pessoas que representava, recusou-se a aceitar tal medida, ordenando a suspensão da descarga em curso. Apesar da petição de João da Rocha ser fundada em “*todas as leis marítimas*” e “*em huma das liçoens da Aula do Commercio de Lixboa aonde, tractando se do commercio maritimo dis assim: ou seja o navio carregado por varios ou fretado por inteiro, o carregador que quizer tornar a descarregar a sua fazenda o pode fazer, pagando as despezas necessarias do desembarque e a metade do frete ajustado, comtanto que entregue ao mesmo tempo ao capitão todos os conhecimentos que este tiver asignado a respeito da mesma fazenda*”, a sentença final do Juiz da Alfândega salientava a “*triste situação e consternação*” deste comerciante, mas o desfecho do caso não foi outro senão a partida do navio, bem como de todas as mercadorias que haviam sido carregadas, “*no dia trinta e hum pellas quatro horas da tarde pouco mais ou menos*”³⁴.

Para evitar situações deste tipo, as quais poderiam suceder tanto nos portos (para embarque ou desembarque) como em alto mar, os contratos contemplavam eventuais situações de avaria no navio ou na carga transportada sintetizando-as, porém, na expressão corrente que remetia para os princípios práticos do Direito Marítimo: “*avarias reguladas conforme o estillo do mar*”³⁵. Sendo os seus procedimentos do conhecimento dos capitães, proprietários e afretadores de navios, os contratos não as especificavam para além da distinção entre “*avarias ordinárias*» e «*avarias grossas*”³⁶. No entanto, nem sempre as duas

³⁴ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 408, fl. 10. Escritura de protesto de 9 de Agosto de 1794.

³⁵ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 405, fl. 52 v. Escritura de fretamento de 5 de Dezembro de 1793.

³⁶ Segundo o Direito Marítimo, as avarias ordinárias comportam os prejuízos materiais na carga ou no navio, tendo a sua origem na imprudência, imperícia ou negligência do capitão e restante tripulação do navio ou em casos fortuitos e de força maior. Neste caso, os prejuízos decorrentes dos danos sofridos ficariam a cargo do proprietário da coisa lesionada, e das respectivas entidades seguradoras, sendo-lhe assegurado o direito de demanda contra o causador do dano.

Por seu lado, nas avarias grossas verifica-se a participação efectiva da vontade humana no sentido de preservar o bem comum, mesmo que implique o sacrifício de interesses particulares, em situações de perigo ou desastre imprevisto. Exemplo disso era o alijamento, que consistia no acto de lançar a carga da embarcação ao mar pela necessidade de manter a segurança do navio e salvaguardar as restantes mercadorias. Por esta razão, seriam indemnizados todos os interessados

partes se encontravam suficientemente esclarecidas quanto às suas obrigações no tocante a avarias. Em Fevereiro de 1784, o capitão sueco Olaf Berg protestava contra vários comerciantes da cidade por estes se terem recusado a desembolsar a parte que lhes competia das avarias grossas decorrentes de uma manobra que, durante uma viagem de Estocolmo ao Porto, obrigara o navio a arribar a Gotemburgo com o único objectivo de se proteger de um temporal e, desse modo, salvar uma carga de ferro e de aço.³⁷ Litígio idêntico seria protagonizado, em Junho de 1795, com a diferença do capitão, desta vez português, não só ter resgatado as mercadorias durante o naufrágio do navio no porto de Ramsgate, em Inglaterra, como de ter tomado todas as medidas necessárias ao fretamento de outra embarcação para o transporte da carga que havia sido salva sem que, à chegada ao Porto, os afretadores se prontificassem a pagar qualquer indemnização resultante da avaria grossa.³⁸ Mais dramática foi a situação vivida pelo capitão sueco Eric Uppman que, vendo-se obrigado a satisfazer o importe de uma letra de risco das mercadorias que transportara para o Porto, achou-se “*na impossibilidade de pagar, pois que nesta cidade senão costuma regular, lequidar ou pagar avarias grosas e, assim, não pode o mesmo capitão haver a si dos recebedores da carga a parte a que a mesma estava sujeita e obrigada, e so sim obteve dos referidos recebedores da carga as clarezas e obrigaçoens necessarias para as cobrar e receber em Stockholm, quando ali fossem julgadas e reguladas as ditas avarias à vista dos documentos que as comprovão*”, pelo que se viu na obrigação de hipotecar o navio e respectivos fretes até que a dívida e seus juros fossem completamente saldados.³⁹ Estas e outras situações revelam, pois, que, apesar dos agentes do comércio terem como obrigação a observância dos *usos e costumes do mar* e da *prática, estilo e leis do comércio*, os desentendimentos, decorrentes do desconhecimento das normas legais, de tentativas de contornar a lei, ou da própria insuficiência legislativa sobre uma matéria cujas soluções davam azo a interpretações distintas (dificultando o apuramento das responsabilidades) e divergiam consoante o país, eram frequentes e mesmo características nesta que era, na segunda metade do século XVIII, uma importante praça comercial europeia.

O sucesso das viagens de comércio dependeria também das condições de transporte das mercadorias. Não admira, por isso, que figurassem cláusulas relacionadas com o bom acondicionamento, arrumação e estiva da carga, cuja importância pode ser confirmada pela quantidade de escrituras que denotam a recusa dos capitães em receber as mercadorias de comerciantes a quem haviam prometido praça sempre que lhes faltava um estivador.⁴⁰ Na verdade, a figura do *mestre estivador* (como responsável pela arrumação

na expedição do navio, cabendo tanto ao fretador como ao afretador o dever de contribuírem para o pagamento dos danos. Em última análise, a situação passaria pela venda em hasta pública dos bens de cada uma das partes a fim de se dividir o produto líquido e entregá-lo a quem de direito, como aconteceu, em Abril de 1794, após o naufrágio do navio prussiano “Frederico Guilherme” que, tendo sofrido acidente nas lobeiras de Gaia, tornou inviável a recuperação da carga e do casco do navio, impossibilitando a concretização da viagem prevista para Hamburgo (A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 354, fl. 91).

³⁷ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 353, fl. 86 v. Escritura de protesto de 16 de Fevereiro de 1784.

³⁸ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 414, fl. 68 v. Escritura de protesto de 28 de Abril de 1796.

³⁹ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 406, fls. 35-35 v. Escritura de convenção e ajuste de 3 de Março de 1784.

⁴⁰ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 405, fl. 120. Escritura de protesto de 25 de Janeiro de 1794.

segura e equilibrada das cargas nos navios) teria um peso significativo na actividade comercial marítima. Erros de cálculo na medição do lote dos navios, ou do espaço reservado ao acondicionamento de determinados tipos de mercadorias, deram origem a protestos por parte de carregadores contra capitães fretadores ou dos próprios capitães contra os estivadores dos navios. Assim aconteceu, em Maio de 1794, com o correspondente no Porto de um mercador londrino que, tendo reservado lugar para 30 pipas de vinho no porão do navio inglês “Cambraya”, apenas pôde carregar 10, isto depois do estivador ter assegurado ao capitão que “*sem duvida, podia no seu navio recebe las todas [as 30 pipas], pois lhe cabião, e ainda mais huma ou duas*”⁴¹.

O facto da documentação prever este tipo de situações não significava, porém, um acréscimo de segurança, tranquilidade e confiança na recuperação do investimento, para além daquilo que os próprios condicionalismos da vida no mar permitiam. Existia sempre uma dose de incerteza: situações mais ou menos imprevisas e inesperadas, acasos, fatalidades. Porventura essa dose de incerteza justificaria a necessidade de vincular certas condições do contrato de fretamento ao factor religioso. Com efeito, em pelo menos 48% das escrituras realizadas, entre 1750 e 1799, não foi esquecida a menção ou a justificação a Deus, sendo esta uma tendência acentuada em tempos de maior insegurança, como foi a década de 90.⁴² Salvaguardando-se, pelo menos interiormente, da imprevisibilidade dos elementos que condicionavam o sucesso ou o fracasso das viagens no mar, o fretador obrigava-se a “*fazer uma fiel entrega da carga, levando Deus a bom salvamento*”⁴³ o navio.

O preço do frete e os prazos

Se existia elemento raramente esquecido num contrato de fretamento, esse era com certeza o preço do frete⁴⁴. Não nos vamos demorar, por ora, nesta questão. Convém saber, no entanto, que os preços dos fretes dependiam, não só do tipo de mercadorias transportadas ou do porto a que se destinavam, como também do próprio cuidado com que o fretador assegurava o transporte e o acondicionamento da carga. Assim se justifica o facto de pelo menos 44% das escrituras incluírem, no preço do frete, o *chapéu*, a *primagem* ou o *regalo*, uma gratificação para o fretador capitão que, muitas vezes, cedia a própria câmara para o transporte de mercadorias. Pretendia-se, desta forma, evitar situações como a que aconteceu, em Maio de 1783, com a casa de comércio de Offley Campion & C.^a, a qual acusou a tripulação do navio inglês “Três Irmãos” de ter roubado o vinho de 5 das 125 pipas que aí haviam sido carregadas “*bem atestadas e atanuadas*”.⁴⁵ Por

⁴¹ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 408, fl. 26 v. Escritura de protesto de 24 de Maio de 1794.

⁴² De facto, a partir de 1793, data da eclosão do conflito contra a França revolucionária, a frota mercante portuguesa experimentava um momento de maior inquietação, alimentado pelas constantes notícias de embarcações caídas às mãos de corsários franceses. Assim o demonstra o número de apresamentos então ocorridos (28), quando na década anterior apenas foram referenciadas 7 capturas. (números extraídos da fonte notarial).

⁴³ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 324, fl. 68. Escritura de fretamento de 7 de Abril de 1780.

⁴⁴ Geralmente satisfeito no último porto de descarga, logo que feita fiel entrega da carga pelo fretador.

⁴⁵ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 349, fl. 16. Escritura de protesto.

outro lado, também o zelo e o cuidado com que os capitães asseguravam a navegação perante condições adversas eram recompensados, adicionando-se ao preço do frete o valor da *capa*⁴⁶ (correspondente a cerca de 5 a 10% do preço de frete).

Os prazos para as cargas e descargas e para a própria satisfação do frete constituíam condições igualmente assíduas. Ainda que, em algumas escrituras, o fretador declarasse não estipular dias para meter a carga a bordo ou para descarregar o navio, visto “*confiar que o fretador o [faria] no tempo proporcionado*”⁴⁷ ou “*com a maior brevidade*”⁴⁸, a grande maioria dos contratos estabelecia não só os prazos (nos quais geralmente se exceptuavam dias *Feriados, Santos, Domingos, dias de chuva*⁴⁹ e *dias de cheia no Douro*⁵⁰), como penas pecuniárias para os dias de demora. Os montantes não são muito esclarecedores: para a mesma época (finais da década de 80), para o mesmo tipo de carga (composto por fruta, azeite, vinho e cortiça) e para os mesmos destinos (portos de Inglaterra) foram estipuladas multas diárias de 4.800 réis, 6.400 réis, 7.200 réis e 12.000 réis. É de crer, portanto, que eram outras as condicionantes que actuavam sobre o valor das penas em caso de demora no cumprimento dos prazos. Possivelmente dependeriam do peso que a carga tinha na embarcação fretada, isto é, do número de carregadores a que o navio estava consignado. É que, se o carregador em falta fosse apenas um de vários afretadores do navio, o fretador, beneficiando da margem de lucro que lhe era garantida por uma clientela mais alargada, estipulava uma multa de baixo valor e poderia resolver a questão por sua iniciativa: seguir viagem, deixando em terra as mercadorias que não haviam sido carregadas em tempo conveniente⁵¹, uma solução que era exigida pelas próprias leis do comércio e da navegação, nomeadamente as que obrigavam os pavilhões a navegar em comboio⁵². Inversamente, convencionar-se-iam multas elevadas sempre que a hipótese de atraso por parte dos afretadores colocasse em risco ou inviabilizasse o negócio projectado pelos fretadores.

Mas não cabia apenas aos afretadores ou carregadores de navios o cumprimento de prazos. Também os proprietários ou capitães obedeciam a limites de tempo, não só para aprontar o navio com vista à recepção da carga (ou mesmo para a colocar a bordo), como também com vista à partida do navio, sendo que, a partir de 1782, alguns dos contratos

⁴⁶ Na navegação à vela, a capa é entendida como a manobra pela qual o navio, em ocasiões de mau tempo, é colocado com o menor número possível de velas, mas as necessárias para garantir o governo e suportar o embate do mar e a violência do vento.

⁴⁷ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 340, fl. 78 v. Escritura de fretamento de 23 de Abril de 1782.

⁴⁸ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 324, fl. 136. Escritura de fretamento de 6 de Maio de 1780.

⁴⁹ Tratam-se de expressões recorrentes nos contratos de fretamento.

⁵⁰ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 421, fl. 1. Escritura de fretamento de 30 de Outubro de 1797.

⁵¹ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 425, fls. 8-9. Assim fizeram os proprietários da galeota portuguesa “Bons Amigos”, partindo para Waterford e Dublin sem as 188 pipas de vinho de José Fernandes da Silva e da C.ª João Lopes Ferraz & Filho & Correia reclamando, porém, o respectivo frete, assim como os prejuízos que daí pudessem resultar.

⁵² A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 405, fl. 82. A este respeito, são várias as notícias de capitães de navios que deixavam em terra as mercadorias que não tivessem sido carregadas no tempo previsto para poderem viajar com acompanhamento de comboio, uma das formas tradicionais de protecção aos navios mercantes numa época em que as guerras, o corso e a pirataria constituíam os grandes perigos da navegação.

de fretamento estabelecem idênticas sanções pecuniárias para possíveis atrasos e demoras por parte destes. Para os comerciantes, os atrasos que tinham a ver com os navios eram particularmente melindrosos, na medida em que se perdiam oportunidades de negócio e de venda das mercadorias como denunciava, em 24 de Maio de 1794, o afamado comerciante António da Cunha Guimarães ao queixar-se do capitão Joseph Maughon que, tendo-se demorado no porto de Lynn, o fizera “*experimentar hum grave prejuizo na venda della [fazenda] o que não sucederia se elle a recebesse a seu bordo e continuasse a sua viagem no tempo destinado*”.⁵³

Ainda assim, as normas da navegação pareciam ser mais complacentes com as leis do mar do que com as leis do comércio, visto que os capitães de navios beneficiavam de um certo espaço de manobra que facilmente se depreende de condições que os obrigavam somente “*a partir na primeira ocasião que Deus [desse] de bom tempo e mar*”⁵⁴. Como seria de esperar, os usos e costumes da navegação salvaguardavam os interesses dos navios também em alto mar. Em situações mais ou menos trágicas, como naufrágios ou outro tipo de acidentes decorrentes de tempestades (nos quais se perdiam ou danificavam as mercadorias), os procedimentos legais apenas ordenavam que, no porto mais próximo ao local do desastre, fosse arrematada em hasta pública a parte da carga que havia escapado (bem como o que restara da embarcação)⁵⁵ ou, se o negócio o permitisse, que se fretasse outro navio⁵⁶, reclamando-se dos seguradores os reembolsos devidos.

Embora os condicionalismos naturais fossem um justo motivo para o não cumprimento, por parte dos homens marítimos, de certos prazos e rotas, nem sempre tal justificação seria bem aceite pelos homens de negócios, para os quais atrasos eram sinónimo de prejuízos. Bem conscientes dessa realidade e após terem sido atingidos, em 29 de Março de 1780, por “*hum grande temporal de vento norte com mar muito alto que os arolou para a altura da barra desta cidade [Porto], sem poderem montar a do seu destino que he a da dita vila de Vianna por cujos motivos se vio precizado e outras mais embarcaõins que seguiuõ o mesmo rumo a aribar e entrar na barra deste porto a esperar bonança de tempo*”, o que os impediu de cumprir, no tempo devido, a entrega da carga que transportavam, o mestre e marinheiros do hiate “O Bom Jesus de Fão e a Senhora da Lapa”, optaram por uma solução que no mínimo primava pela originalidade: não tendo a quem atribuir as culpas pelos “*imprevistos da natureza*” e salvaguardando-se de possíveis reclamações por parte dos donos das mercadorias, dirigiram-se ao notário e fizeram lançar em nota um “*protesto contra o Mar e Ruim Tempo*”.⁵⁷

Uma outra questão, relacionada com a necessidade de se estabelecerem limites de tempo para as diferentes operações da lide marítima, prendia-se com as próprias características da navegação e do comércio na segunda metade do século XVIII. Como

⁵³ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 371, fls. 91-91v. Escritura de protesto de 24 de Março de 1787.

⁵⁴ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 387, fl. 104. Escritura de fretamento de 28 de Janeiro de 1790.

⁵⁵ A documentação notarial confirma que este era o procedimento mais usual numa situação de naufrágio.

⁵⁶ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 414, fl. 68 v. Escritura de protesto de 28 de Abril de 1796.

⁵⁷ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 324, fl. 52. Escritura de protesto de 29 de Março de 1780.

atrás se disse, os capitães mercantes eram obrigados a obedecer ao tempo, pelo simples motivo de não poderem perder o comboio ou a frota sob a qual garantiriam a protecção durante as viagens ou, pelo menos, fariam diminuir os riscos de eventuais ataques corsários. Esta condição era tanto mais verdadeira quanto mais nos reportamos aos anos de 1753 a 1765, altura em que foi oficialmente instituído o sistema tradicional de comboios que vinha dos finais do século XVI, ou ao período de Maio de 1797 a 1801, quando foi retomado.⁵⁸ Em Portugal, a navegação em comboio tinha como objectivo principal proteger os navios mercantes que viajavam entre a metrópole e o Brasil, sendo quase forçoso apelidar este sistema de “Frotas do Brasil”.⁵⁹ Todavia, também a este nível era possível encontrar a dualidade entre as leis do mar e as leis do comércio. Se, por um lado, tinha evidentes vantagens no que respeitava à segurança dos navios e das mercadorias embarcadas (o que interessava sobretudo aos capitães dos navios), por outro, tinha o grave inconveniente de concentrar num mesmo porto da costa do Brasil uma grande quantidade de mercadorias de géneros semelhantes, sujeita à deterioração ou à diminuição do seu valor comercial (o que desagradava aos comerciantes), pelo que, sempre que possível e sempre que a segurança no mar estava relativamente garantida, os comerciantes optavam por trabalhar com partidas regulares de produtos e libertas da supervisão do comandante de um comboio.

Assim o fez, em Outubro de 1793, José da Cruz (negociante de vinhos e de outros produtos nacionais), ao obrigar o capitão da chalupa portuguesa “Boa Fortuna” a seguir uma *viagem por redondo* a Dublin e Cork sem o acompanhamento do comboio.⁶⁰ Em Março de 1794, era a vez do cônsul de Hamburgo emitir uma circular, pela qual autorizava a partida livre de navios com destino àquela cidade, uma vez que “*o comboyo não podia partir antes do dia vinte de Março corrente de Lisboa, e talvez poderia ainda ocorrer enbarço, e haver certeza de não haverem argelinos no mar*”.⁶¹

Os interesses comerciais sobrepunham-se, pois, às questões de segurança e a explicação facilmente se depreende de uma carta enviada, em 26 de Fevereiro de 1753, pelo correspondente no Brasil de um comerciante da cidade do Porto:

“Senhor (...) com a chegada dos navios do esquadraõ destas que nesta [cidade da Baía] se recolheram, [recebi] as carregaçoins e conhecimentos das pipas de vinho e bacalhao que vossa merce por via do amigo cappitam Pedro Martins Gonçalves me fez merce consignar nos navios Monte do Carmo e Asumpçam, as quais recebi e despachei e vendi três pipas de oito mil reis quintal e as outras sete por me nam por a risco de as vender por preço de seis mil e quatro centos reis como se vendeo monta da que veyo na frota que logo cahio sobre nos (...) as remeti para o Rio de Janeiro, a entregar a Manoel Fernandes Machado, conforme as ordens de vossa merce e deste porto sahirão na corveta Comseipçam e Almas em quinze do paçado e tenho noticia certa que, com dez dias de viagem, chegou

⁵⁸ JÚNIOR, 2002: 136-139.

⁵⁹ JÚNIOR, 2002: 136-139.

⁶⁰ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 404, fl. 121. Escritura de fretamento de 21 de Outubro de 1793.

⁶¹ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 406, fl. 54. Documento lançado em nota em 15 de Março de 1794.

ao Rio a salvamento, supponho se venderia muito bem, por estar aquela praça exsaosta delle (...). Aos vinhos só tenho vendido duas pipas (...), huma por quarenta e oito mil reis, outra a quarenta e sinco mil reis e está este género com tal empate que de nenhua forma se lhe pode dar sabida. António de Souza Lima já esta vendendo a quarenta mil reis e de todo tem perdido este negocio porque absolutamente vende por todo o preço. Eu não tenho animo para vender logo com perjuizo conhecido. Tenho procurado todos os meynos da sua sabida the que por ultimo os mandei aquartilhar a seiscentos e quarenta reis canada, asim branco como tinto, porem, já temos quem os venda a coatrocentos e oitenta reis e finalmente não sei onde isto ha de dar vinda para mais perdiçam alguns que tem vindo do Rio de Janeiro nos navios de transporte. Eu, o que poço segurar a vossa merce, he que por falta de deligencia nam ham de ter em parte o mais Deos lhe ponha a ver tudo”.

António Pinto de Carvalho (1753)⁶²

Os documentos necessários a bordo e as cláusulas conjunturais

A carta de fretamento era apenas um dos vários documentos que os capitães dos navios mercantes portugueses se deviam fazer acompanhar durante as suas viagens. Os próprios contratos comprovavam a necessidade de outros papéis que facilmente se depreendem da expressão assídua “*e elle fretado obriga se a dar o navio pronto com todos os documentos e despachos competentes*”. Para além da certidão de saída, emitida pelos oficiais da mesa do consulado; do livro de carga do navio; do conhecimento de carga (no qual se mencionavam os carregadores, o destinatário e o porto de destino); do despacho do navio do último porto em que tocara ou, mesmo, do diário náutico e dos livros de derrotas de piloto (que deviam encontrar-se devidamente preenchidos)⁶³, o evoluir da cena política internacional tornou necessário outro tipo de documentação e originou cláusulas de carácter conjuntural.

Assim, a partir de 1780, senão antes, os capitães fretadores obrigavam-se “*a não levar mercadorias de pessoas da nação britanica ou de qualquer nação*”⁶⁴, condição que, nas escrituras seguintes, se tornou mais precisa ao proibir-se o transporte de “*fazendas (...), cartas ou papeis de pessoas que [fizessem] figura nas presentes guerras*” ou simplesmente de mercadorias de pessoas que não os afretadores “*a fim de se evitar embaraços com as potencias beligerantes*”⁶⁵. Ora, este tipo de condições, obviamente relacionadas com a Guerra da Independência dos Estados Unidos da América (1775-1783), eram indício de uma conjuntura internacional extremamente delicada, sobretudo no que dizia respeito às relações comerciais, numa época em que teoricamente a liberdade dos mares era um “*princípio estabelecido no direito internacional e reconhecido por todos*”⁶⁶. Por conseguinte,

⁶² A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 218, fls. 248 v.-249. Carta lançada em nota em 6 de Julho de 1754.

⁶³ JÚNIOR, 2002: 132.

⁶⁴ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 325, fl. 17. Escritura de fretamento de Junho de 1780.

⁶⁵ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 327, fl. 11 v. Escritura de fretamento de Agosto de 1780.

⁶⁶ CASTRO, 1998: 83.

nações como Portugal adoptavam mecanismos destinados a proteger o quanto possível a sua navegação e comércio marítimo, os quais, partindo do princípio fundamental de conservar a neutralidade face às forças em conflito, produziam os seus reflexos também ao nível da documentação privada.

A partir de então, quase todas as escrituras faziam referência à necessidade de passaporte régio o qual, emitido pela Secretaria de Estado da Marinha, tinha como objectivo provar que o navio, o capitão e pelo menos dois terços da tripulação eram *legítimos portugueses* e, com isto, evitar “*serem afrontados pelos corsarios*”⁶⁷. Na verdade, algumas escrituras de 1782 elucidam-nos sobre o que era necessário à obtenção de um passaporte. Para inscreverem um navio na navegação do porto, Manuel de Sousa Pinto e filho passaram uma procuração a um corretor de Lisboa a fim de que este pudesse “*jurar, tanto em sua alma como na do dito seu filho (...) em como a corveta Boa Esperança (...) he propria do dito Thimoteo de Souza Pinto, que a comprou na ilha de Garnizey para a navegar por sua conta e risco para os portos estrangeyros sem haver nella interessado algum das naçoens belegerantes, cujo juramento poderá dar em qualquer tribunal competente afim de que se lhe passe passaporte real para a dita corveta poder livremente viajar debaixo da bandeyra de Sua Magestade Fidelissima, como propria da nação do dito proprietário*”⁶⁸. A mesma iniciativa foi tomada pelos proprietários do bergantim “Nossa Senhora do Amparo e Almas” ao enviarem, à Corte de Lisboa, João da Costa Vale com o objectivo de “*jurar em suas almas, qualquer licito juramento, perante qualquer dos tribunais de Sua Magestade Fidelissima, aonde lhe for requerido afim de mostrarem em como são seus vassalos e negociantes portuguezes, antigos e reputados de boa fé nesta mesma cidade e como tais que tem meyos para comprarem navios e os fazerem navegar (...) para onde se lhes oferecerem viagens, debaixo da bandeira e passaporte desta Coroa de Portugal*”.⁶⁹ O facto de muitas das embarcações que navegavam no Porto terem sido compradas no estrangeiro, nomeadamente a cidadãos das potências beligerantes, mostrava a necessidade dos seus proprietários serem obrigados a exhibir ainda a carta de venda sem qual não podiam obter o passaporte português.

A garantia de que estes requisitos eram rigorosamente cumpridos explica, portanto, o facto de, logo na abertura de alguns dos primeiros contratos da década de 80, se encontrar uma expressão que indicava que o fretamento estava “*na forma das instrucçoens da Raynha Nossa Senhora e expedidas pella Junta do Commercio deste Reyno, na data de oito do mes de Mayo do anno immediato de mil setecentos e oitenta e hum, sobre como se deveriam regular os vassalos desta Coroa no seu commercio maritimo*”.⁷⁰

Também os contrabandos tinham um carácter conjuntural. Uma das primeiras medidas do governo de Pombal no sentido de proteger o comércio português em geral e o colonial em particular fora, aliás, a tentativa de repressão do contrabando de açúcar e tabaco prevista no “Regimento de 2 de Janeiro de 1756” e no “Alvará de 14 de Novembro

⁶⁷ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 326, fl. 44 v. Escritura de fretamento de Julho de 1780.

⁶⁸ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 339, fl. 91. Escritura de procuração de 10 de Março de 1782.

⁶⁹ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 340, fl. 67 v. Escritura de procuração de 19 de Abril de 1782.

⁷⁰ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 343, fl. 131. Escritura de fretamento de 13 de Setembro de 1782.

de 1757”, no qual o contrabandista era definido como a “*abjecção e o desprezo de todas as nações civilizadas, como inimigo comum do Erário Real, da Pátria e do Bem Público dela*”⁷¹.

Numa fase de guerra, porém, a noção de contrabando ganhava outro significado, sendo um pretexto para as nações em conflito perturbarem constantemente o comércio dos países neutrais. Relembre-se os procedimentos adoptados pela Inglaterra durante a Guerra da Independência dos E.U.A., a qual, estendendo a noção de contrabando de guerra a todos os materiais utilizados na construção naval e também aos cereais, assumiu direitos de visita e apresamento inaceitáveis para as frotas mercantes neutrais (direitos rapidamente reclamados pelos seus inimigos espanhóis). Ora, estas tinham de minimizar os riscos de apresamento o que, nos contratos de fretamento, começa a ser visível no surgir de uma nova cláusula a partir de 1781, a de proibir o transporte de contrabandos, entendidos também como “*as mercadorias de nações beligerantes não permitidas pelos tratados de neutralidade*”⁷². Ora, desaparecida em Julho de 1782 (alguns meses antes do final da guerra), esta cláusula de neutralidade só tornou a marcar presença numa escritura de fretamento, datada de 13 de Dezembro de 1797, ou seja, pouco tempo depois da assinatura do prematuro e breve Tratado de Paz entre Portugal e a França (em Agosto desse ano). Curioso foi igualmente verificar o constante aproveitamento da noção de contrabando por parte da Espanha para perturbar a navegação portuguesa, aliada do tradicional inimigo inglês. A título de exemplo, refira-se o embargo, em 1791, de duas embarcações portuguesas pela Real Fazenda de Sua Majestade Católica por causa de “*um insignificante pezo de tabaco*”.⁷⁴

Desta forma, a noção de contrabando ganhou, na segunda metade do século XVIII, múltiplos significados, oscilando ao sabor da conjuntura internacional e evidenciando a iniciativa portuguesa em conservar sempre que possível a neutralidade em relação aos conflitos europeus, ainda que afirmando o primado da aliança inglesa, no intuito de defender o seu império colonial.

Como se pode constatar, a navegação nunca foi vista, na segunda metade de Setecentos, como uma tarefa fácil. Muito pelo contrário. Para além dos condicionalismos naturais a que estava sujeita, teve que suportar as pressões do contexto político e económico que a rodeava. Conscientes da imprevisibilidade dos elementos e da falta de imunidade do comércio nos conflitos internacionais, os marítimos da década de 80 sintetizavam numa expressão do contrato de fretamento os perigos e contratempos que corriam na sua actividade: “*os riscos do mar, retençoens dos principes, potentados, piratas e mais riscos ocasionais*”.⁷⁵

⁷¹ MACEDO, 1989: 58-59.

⁷² A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 341, fl. 66. Escritura de fretamento de Junho de 1782.

⁷³ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 420, fl. 109.

⁷⁴ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 395, fl. 62. Procuração lançada em nota em 5 de Setembro de 1791; A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 396, fl. 40. Procuração lançada em nota em 17 de Novembro de 1791.

⁷⁵ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 342, fl. 81 v. A condição de “*levar a bom salvamento toda a carga, exceptuando (...) os riscos de mar, retenções dos principes, potentados, piratas e mais riscos ocasionais*” garantia aos capitães fretados a não responsabilização por eventuais perdas causadas por este tipo de situações.

4. A presença estrangeira

Se, para caracterizar o Porto da segunda metade do século XVIII, não possuíssimos outras informações que não as do notário das *Cangostas*, uma primeira imagem impor-se-ia diante dos nossos olhos: a imagem de uma cidade com *um centro* - o Douro - e *um ponto de fuga* - o Mar, tal era a importância dos dois elementos na vida económica desta praça que, diariamente, recebia estrangeiros de várias nacionalidades, para além daqueles que entretanto se estabeleciam e naturalizavam no país, os quais, movimentando-se em locais próprios (o cais, os ancoradouros, a alfândega, os armazéns, as casas de comércio...), procuravam com alguma frequência os serviços de um notário de modo a regularizar as suas actividades e negócios.

Sem querer assumir a imagem de cosmopolitismo e de vigor comercial como a única face do Porto Setecentista, a verdade é que nela se alicerçava boa parte da sua fisionomia económica, social e cultural, aliás, traçada bem cedo. Mercadores e homens marítimos estrangeiros foram, desde sempre, bem acolhidos pelos poderes públicos em Portugal, tendo-se assinalado precocemente a presença de ingleses, flamengos, alemães, galegos, biscainhos, aragoneses, catalães, franceses, italianos e outros das partes mediterrânicas e setentrionais, aos quais eram concedidos privilégios que visavam garantir a presença individual de cada um e, por vezes, de cada companhia, a fim de que pudessem frequentar sem risco e com lucro, os portos portugueses.⁷⁶

De seguida, procuraremos perceber em que moldes se configurou esta forte presença estrangeira na segunda metade do século XVIII. Analisando-a a dois níveis: nacionalidade das embarcações chegadas à barra do Douro e nacionalidade dos comerciantes estabelecidos na cidade, procuraremos lançar algumas pistas nesse sentido.

Os navios estrangeiros no Porto

Grande pólo do comércio português, apenas ultrapassado pela capital do Reino, a cidade do Porto atraía anualmente várias dezenas de embarcações estrangeiras. As suas tripulações, oriundas de diversas culturas e falantes de diversos idiomas, contribuía, não só para uma imagem de grande cosmopolitismo, mas também para o vigor comercial da praça portuense. Aliás, podemos mesmo afirmar que o dinamismo económico do Porto dependia fundamentalmente da regularidade com que os navios de outras paragens a visitavam.

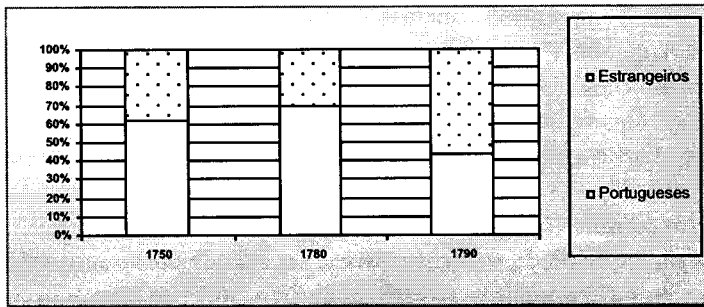
Partindo de uma amostra de 756 embarcações e, optando por não analisar as décadas de 60 e 70, fruto da inexistência de dados minimamente representativos, o seguinte gráfico parece estar em condições de evidenciar a importância assumida pelas embarcações estrangeiras.⁷⁷ Nos três períodos em questão, a presença estrangeira distribuía-se da seguinte forma:

⁷⁶ RAU, 1968: 131-132.

⁷⁷ Leitura sempre condicionada pelo facto de estarmos a lidar com uma amostra e tendo em conta a aleatoriedade do registo.

Gráfico 2

Presença estrangeira na barra do Porto nas décadas de 50, 80 e 90



Nunca abaixo dos 30% e assumindo, na década de 90, uma quota superior a 50% das embarcações chegadas ao Porto, a importância do afluxo de embarcações estrangeiras é inegável. Não se podendo apenas atribuí-la à importância de alguns dos produtos portugueses (oriundos da metrópole ou coloniais) nos mercados externos, nem sequer à contínua necessidade de importação de bens essenciais à sobrevivência económica do país, alguns autores chamaram a atenção para o facto da marinha mercante portuguesa ter sido sempre insuficiente para manter as diversas correntes comerciais, restringindo-se à cabotagem dos portos nacionais, tráfego esse em que ainda cooperava a marinha inglesa⁷⁸.

Assim, a fonte notarial dá-nos a conhecer o fretamento de embarcações estrangeiras como prática comum dos homens de negócios do Porto com vista à manutenção das rotas comerciais nas quais assumiam o papel de exportadores ou de intermediários.

Várias condicionantes explicam essa situação. A primeira prender-se-ia, como referido, com a escassez crónica de meios navais capazes de assegurar um funcionamento regular dos tráfegos marítimos. A própria Monarquia se viu, em diversas ocasiões, obrigada a recorrer ao fretamento de navios, sobretudo para o transporte de tropas e de equipamentos militares. Na década de 70, durante os conflitos que opuseram Portugal e Espanha em torno da Colónia do Sacramento e da Ilha de Santa Catarina, vários navios de comerciantes do Porto, que se encontravam ancorados no Rio de Janeiro, foram tomados em «*real serviço*» com o objectivo de transportar tropas para os locais onde tinham lugar as hostilidades. Na década de 80, os proprietários desses mesmos navios ainda reclamavam do Erário Régio o importe dos fretes vencidos durante essas viagens e, em alguns casos, o produto da venda das embarcações, uma vez que algumas haviam sido integradas na Armada Real⁷⁹. No tempo de D. Maria I eram fretados navios inscritos na navegação do Porto para o transporte, não só de tropas⁸⁰ como de peças de artilharia,⁸¹ munições de

⁷⁸ AZEVEDO, 1988: 430-431.

⁷⁹ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 325, fl. 96 v., lv. 327, fls. 9 v., 31 e 34. Referentes a várias escrituras de procuração datadas de 1780.

⁸⁰ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 344, fl. 38. O capitão do navio “São José e São Boa Ventura” transportara, em 1779, tropas de Sua Majestade do Rio de Janeiro para Pernambuco.

⁸¹ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 223, fl. 14 v. António da Costa de Azevedo reclamava, em 11 de Agosto de 1756, o frete de 10 peças de artilharia que transportara de Lisboa ao Porto por ordem de Sua Majestade.

guerra,⁸² barris de pólvora,⁸³ fardas militares⁸⁴ ou mesmo correspondência.⁸⁵ Da mesma forma, em 1793, a Real Mesa Censória parece não ter tido outro meio para o transporte de livros proibidos a não ser fretar um hiate ancorado no Douro que, pela mesma ocasião, entregava, no Armazém Provincial das Tropas do Norte, 21 fardamentos militares, os quais haviam sido carregados no porto de Lisboa.⁸⁶

Se, para a Monarquia, o fretamento de uma embarcação particular era um dos meios possíveis face à indisponibilidade ou ao insuficiente número de naus de guerra existentes (o que teria um carácter estrutural, podendo este ser acentuado ou não pelo conjuntural dos conflitos em que o país se encontrava envolvido), na perspectiva de um homem de negócios de praça, é forçoso questionar até que ponto seria viável assumir os encargos dos fretes e dos seguros necessários ao transporte de mercadorias, ao invés de ele próprio arcar com as despesas de manutenção de um navio.

Na verdade, a segurança da navegação marítima nos tempos da vela era muito condicionada pela falta de apoios, tais como a farolagem, ou a falta de abrigos seguros.⁸⁷ As *letras de risco* lançadas em nota por vários comerciantes portuenses mencionam alguns dos perigos da navegação - “*riscos de mar, fogo, inimigos, corsarios e falsos amigos*”⁸⁸ - para não esquecer os riscos de naufrágio, não só em alto mar, como também nas entradas e saídas de algumas das barras portuguesas, como a do Douro onde, por diversas ocasiões, se perderam embarcações e mercadorias as quais, nem a rápida intervenção dos experimentados pilotos da barra pôde salvar.⁸⁹ Para suportar estas dificuldades, os negociantes portuenses teriam duas estratégias: a aquisição de embarcações em sociedade, através da qual vários interessados repartiam os investimentos, as despesas, os lucros e as perdas ou simplesmente o fretamento de um navio. Esta última parece ter sido, na verdade, a estratégia, senão com maiores possibilidades de lucro, pelo menos com menores riscos de prejuízo, uma vez que, da análise de cerca de 400 escrituras de fretamento, transparece a ideia de que muitos dos antigos *senhorios de navio* teriam optado, ao fim de algum tempo, por fretarem navios de outros proprietários, fossem estrangeiros ou mesmo portugueses.⁹⁰ Os próprios comerciantes estrangeiros estabelecidos no Porto e envolvidos em

⁸² A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 329, fl. 73. O navio “São João Evangelista e Santo António” transportara de Lisboa para o Porto munições de guerra, cujo frete importara em 225.400 réis.

⁸³ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 369, fl. 54. Em 7 de Outubro de 1786, Manuel António da Fonseca, mestre da escuna “Nossa Senhora das Dores”, pretendia receber da Tesouraria Geral das Tropas do Porto, o frete de 200 barris de pólvora.

⁸⁴ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 334, fl. 32. Diz respeito a 142 fardamentos militares conduzidos de Lisboa ao Porto pelo bergantim “São Francisco”, em 1781.

⁸⁵ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 428, fl. 60. Em 1799, Joaquim de Sousa Lobo, mestre de um navio que se encontrava ancorado no porto de Gibraltar, foi obrigado a partir em lastro, em direcção a Lisboa, a fim de transportar as cartas do Marquês de Nisa para o Príncipe Regente.

⁸⁶ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 401, fl. 96. Escritura de procuração de 4 de Março de 1793.

⁸⁷ JÚNIOR, 2002: 108-109.

⁸⁸ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 212, fl. 245 v. Letra de risco lançada em nota em 9 de Setembro de 1751.

⁸⁹ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 354, fl. 91. As lobeiras de Gaia, onde, em 1784, naufragou o navio hamburguês “Frederico Guilherme”, parecem ter sido um dos locais mais fadados para este tipo de ocorrências.

⁹⁰ Entre outros casos, cite-se José da Costa Genovês, cuja primeira referência em contratos de fretamento data de 7 de Abril de 1780, documento em que aparecia como procurador do pai, João da Costa Genovês (proprietário do bergantim “São José e São João”), sendo que, em 1782, optara por fretar navios apesar de possuir embarcação própria.

operações de fretamento quase sempre são mencionados como afretadores e não como fretadores, ou seja, praticamente não eram proprietários de navios.⁹¹

Uma segunda condicionante poderá estar relacionada com a preponderância marítima inglesa. A costa portuguesa era um dos vários pontos de apoio na Europa Continental, sendo em grande número as embarcações britânicas que regularmente arribavam ao Douro. Consolidada com o Tratado de Methuen, a aliança com a Inglaterra era vantajosa para Portugal no que respeitava à exportação de vinhos, mas extremamente perigosa no que dizia respeito à navegação. Se, por um lado, existia a confiança no aliado britânico enquanto consumidor deste produto, cujo peso era significativo na balança comercial portuguesa, por outro lado era penosa a certeza de que uma parte importante do valor das exportações para Inglaterra se perdia pelo facto dos portugueses não poderem assumir a totalidade, ou pelo menos uma maior fatia, do transporte dos seus próprios produtos. É que, em Inglaterra, o imposto de tonelagem exigido aos portugueses era o triplo do que era pago pelos ingleses, bem como os vinhos transportados em navios de bandeira portuguesa eram onerados com 15% de direitos. Além disso, aos navios portugueses não era assegurada carga para a viagem de retorno, o que não acontecia com os navios ingleses, os quais asseguravam, antecipadamente, o torna-viagem através da compra dos produtos portugueses por parte da sua feitoria.⁹² Em 1758, a criação de um imposto de tonelagem em Portugal, procurou, a par de outras medidas, contornar esta desigualdade, mas tal esforço tinha igualmente de se debater com algo que já ultrapassava em muito as barreiras institucionais e fiscais, centrando-se ao nível das mentalidades. Os ingleses arrogavam a supremacia da navegação britânica em relação à portuguesa. Na verdade, em 1783, um piloto e dois capitães portugueses protagonizaram, em Vigo, um desses momentos que se pode qualificar de humilhante para a classe marítima portuguesa. A propósito da avaria do navio britânico “Achilles”, que se preparava para carregar uma partida de artilharia grossa, os marítimos portugueses teriam dito ao comandante inglês “*que obrava muito mal em carrega lo com aquella referida artilharia, pois o que devia fazer era manda lo primeyro aliviar para o encalhar a seu salvo, ensinando lhe o modo como o devião executar que era meter lhe pipas por baixo da popa*”. Depois de ouvir o parecer dos portugueses, o capitão inglês respondeu simplesmente “*que os portuguezes não eram capazes de ensinar aos inglezes a manobrar nem a dar lhes conselhos e que o seu intento era muito diverso do que elles pensavão*”.⁹³

Uma terceira condicionante obedeceu ao facto dos negociantes portugueses terem possuído o monopólio do comércio com o Brasil, o que os levava a empregar esforços nessa direcção e não tanto a tentar conquistar os tráfegos do Norte, onde, aliás, o crescimento das frotas desses países tornava praticamente impossível tal tentativa. Assim, não

⁹¹ Entre outros casos, cite-se Daniel Bull, negociante holandês estabelecido no Porto pelo menos desde 1771, o qual é mencionado como fretador em 28 de Maio de 1781. Em todas as outras escrituras surge como afretador de navios, a última das quais em 1797.

⁹² JÚNIOR, 2002: 107 e 133.

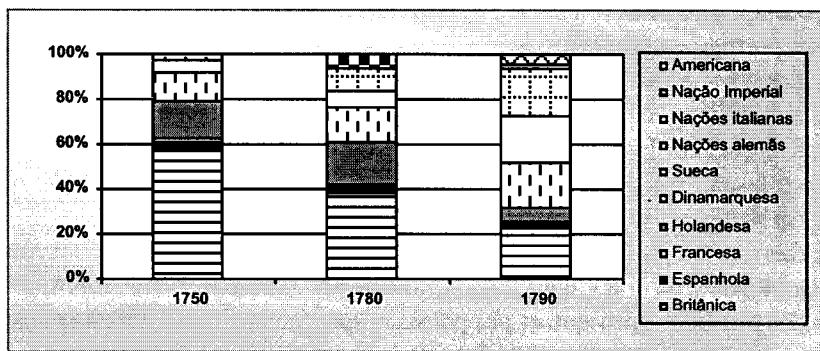
⁹³ A.D.P., S.N., PO 4º, 1ª S., lv. 351, fl. 120. Depoimento de 15 de Outubro de 1783.

só navios ingleses, mas também dinamarqueses, suecos, holandeses, etc., encarregavam-se das exportações nacionais para os mercados europeus, exportações tão necessárias para equilibrar a balança comercial portuguesa.

Enquadrada a forte presença estrangeira registada na barra do Douro, importa perceber, em moldes gerais, qual o contributo de cada país nesse sentido.

Gráfico 3

Nacionalidade dos navios estrangeiros entrados na barra do Porto nas décadas de 50, 80 e 90⁹⁴



O gráfico evidencia duas linhas de força. Por um lado, a perda de importância das embarcações britânicas e holandesas ao longo da segunda metade do século XVIII. Por outro, a ascensão das frotas mercantes de países como a Dinamarca, Suécia, bem como das nações alemãs (representadas maioritariamente por navios oriundos da cidade de Hamburgo, da Prússia e da *nação bremesa*, está última mencionada num contrato de fretamento para uma viagem a Filadélfia em 1797). Linhas de força que atingem o seu auge na última década do século XVIII, mas cujo processo remonta a meados do século e terá tido um dos seus primeiros clímaxes com a Guerra da Independência dos E.U.A. (1775-1783). De facto, o referido conflito dificultou a acção dos usuais transportadores britânicos⁹⁵ e holandeses, deixando campo aberto para uma maior intervenção não só dos navios nacionais, como aliás já vimos, mas também daqueles oriundos de nações que se encontravam neutras e igualmente interessadas em não perder as oportunidades que o contexto internacional sugeria. A formação da Liga da Neutralidade Armada (à qual Portugal se junta em 24 de Julho de 1782) pode ser considerada, a par de uma resposta agressiva ao tratamento dado pelas marinhas em guerra, como a materialização desses mesmos interesses.

⁹⁴ A realização deste gráfico baseou-se na recolha e, quando possível, no cruzamento de várias informações: nacionalidade da bandeira; praça de origem; nacionalidade do capitão e proprietários, nome da embarcação e viagens efectuadas.

⁹⁵ ESPINOSA, 1972: 317-318. Segundo os dados dos *Livros para a Visita das Naus*, no período das lutas pela independência da América, o número de navios ingleses entrados no Douro diminuiu cerca de 50%.

Terminada a guerra, os transportadores ingleses puderam recuperar parte da posição entretanto perdida, mas nunca afastar a presença significativa das nações atrás referidas, não só interessadas nos produtos de exportação (directa ou indirecta) portuguesa, mas também motivadas pelos benefícios do transporte dessas mesmas mercadorias, transporte em que, como vimos, Portugal sempre foi deficiente. Não conseguiram igualmente evitar um afastamento de Portugal no sentido da diversificação dos parceiros comerciais, jogando o império russo papel fundamental nessa acção, evocado não só na participação na Liga da Neutralidade Armada, mas também, e sobretudo, na assinatura do Tratado de Amizade, Navegação e Comércio de 1787. Mas não apenas a Rússia contribuiu para uma maior diversificação dos parceiros comerciais de Portugal. Não podemos esquecer a entrada em cena da recém independente nação americana, expressa num avolumar da chegada dos seus navios às barras nacionais.⁹⁶

Todavia, se bem que importante, esse acontecimento de curta duração não pode esconder uma outra realidade, essa sim que terá tido a maior influência no sentido da diminuição de navios britânicos chegados ao Douro. Referimo-nos concretamente a escassez de ouro vindo do Brasil e consequente diminuição das importações chegadas de Inglaterra. De facto, a diminuição do ouro brasileiro a partir e ao longo da segunda metade do século XVIII reflectiu-se numa queda das importações britânicas no mesmo período temporal e esta numa diminuição de navios britânicos chegados a Portugal.⁹⁷

Menos significativa é a afluência de navios das nações italianas (estes de Génova, Veneza e Ragusa), francesa e espanhola. Dois factores para essa diminuta frequência. Por um lado, o menor interesse nos produtos metropolitanos de exportação nacional (tipicamente mediterrânicos) relativamente aos países do Norte da Europa (mais visível no caso *italiano*); por outro, as naturais interferências dos factores políticos na navegação e no comércio (mais visível no caso francês e espanhol⁹⁸). De facto, se os conflitos da segunda metade do século XVIII teriam tido alguma influência na diminuição dos navios ingleses, justificaram sobretudo a incipiente presença dos franceses e dos espanhóis (estes últimos quase sempre provenientes dos portos da Galiza) ao longo do referido período⁹⁹ (mesmo que a regra seja a de que os interesses dos comerciantes particulares não coincidam exactamente com os interesses do estado a que pertencem).

⁹⁶ Em 15 de Fevereiro de 1783, Portugal revoga a proibição de entrada de navios americanos, como que reconhecendo oficialmente a existência de uma nova entidade política e comercial na cena internacional.

⁹⁷ Este processo verificou-se igualmente na presença de navios ingleses no porto de Lisboa. No século XVIII, aquela nacionalidade foi a dominante entre os navios ancorados no Tejo e, em alguns anos, correspondeu a mais de 70% de todo o movimento portuário. Entretanto, a partir de 1770 verifica-se o declínio, e dez anos depois a presença inglesa correspondia a apenas 19% do total de navios entrados em Lisboa. (PINTO, 1979: 288).

⁹⁸ A este nível, recorde-se, por exemplo, a política proteccionista adoptada pelo Marquês de Pombal também no sector das pescas, a qual originou a guerra aberta do pescado a partir de 1773 e se saldou por uma diminuição brusca na chegada de navios espanhóis a portos portugueses. (OLIVEIRA e GARCIA-LOMBARDERO, 1979: 143-145).

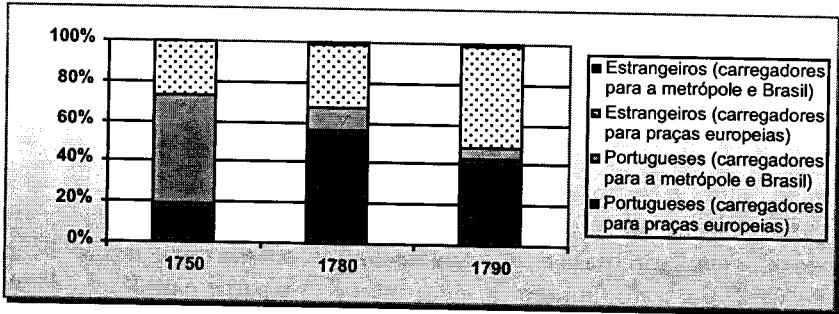
⁹⁹ Esta menor frequência de navios italianos e espanhóis é igualmente visível nos registos dos *Livros para as Visitas das Naus*, o mesmo sucedendo para as embarcações francesas relativamente ao período da Guerra da Independência dos E.U.A. (RAU, 1958).

A comunidade estrangeira no Porto

Mas a presença estrangeira no Porto não se restringiu ao fluxo de navios que tocava diariamente a barra do Douro. Na cidade, estavam estabelecidos diversos comerciantes estrangeiros, muitos deles associados e representando casas de comércio que se encarregavam da exportação dos produtos nacionais para grande parte da Europa.

Gráfico 4

Os carregadores de navios entrados no Douro entre 1750 e 1799¹⁰⁰



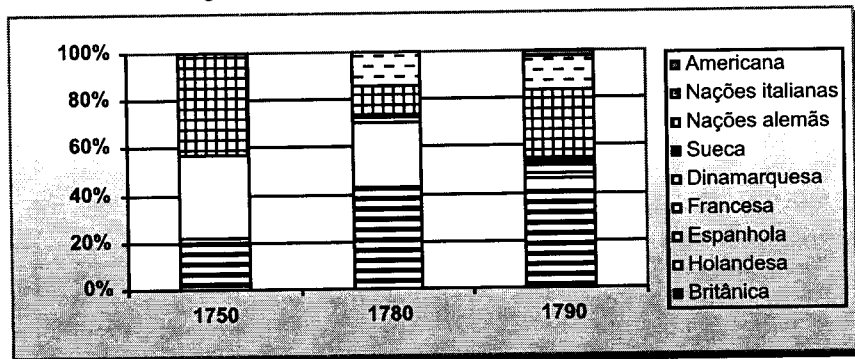
A fonte notarial transmite uma imagem de grande debilidade económica dos homens de negócios nacionais, quando colocados perante a concorrência estrangeira, imagem que, cremos, não deverá estar muito longe da realidade comercial portuguesa da segunda metade do século XVIII. A verdade é que, no seu próprio país, os negociantes portugueses deixaram sempre escapar para os estrangeiros (residentes ou momentaneamente estantes) uma fatia significativa no carregamento de navios, fatia que ganha maior relevo quando apenas comparamos os dados relativos às exportações para praças europeias (já que o tráfego para o Brasil é alimentado quase exclusivamente por nacionais). Nesse plano europeu, e seguindo a amostra fornecida pelo dado notarial, os carregamentos efectuados por estrangeiros chegam a ultrapassar os 50 pontos percentuais para as décadas de 50 e 90. Já a década de 80 atenua um pouco os resultados negativos, espelhando um certo vigor económico por parte dos comerciantes nacionais, por certo, beneficiadores da conjuntura internacional favorável experimentada com a Guerra da Independência dos E.U.A. Nos quatro períodos em questão, os estrangeiros que se dedicavam ao comércio marítimo distribuir-se-iam da forma expressa no Gráfico 5.

Encarando os quatro períodos estudados, verificamos que os comerciantes ingleses teriam assumido uma posição confortável no que diz respeito ao carregamento de navios, embora a amostra notarial não faça verdadeira justiça quanto à sua dimensão, nomeadamente no que diz respeito à década de 50. Espelha sim a importância da comunidade holandesa e hamburguesa no Porto, cuja presença significativa ao longo de todo o período estudado parece evidenciar que, antes mesmo do acentuar da incursão

¹⁰⁰ Baseado numa amostra de 707 carregadores. Na categoria de carregadores estrangeiros incluem-se, igualmente, os comerciantes estrangeiros entretanto naturalizados portugueses.

Gráfico 5

Nacionalidades dos carregadores estrangeiros de navios entrados no Douro entre 1750 e 1799



britânica no movimento comercial portuense (atraída pela comercialização do vinho), a cidade do Porto teria consolidado já uma posição de destaque entre homens de negócios de outras nações e interessados no comércio de outro tipo de produtos (nomeadamente o açúcar). Ora, os holandeses, nação preponderante durante os três primeiros períodos, teriam perdido grande parte da sua tradicional influência na última década do século XVIII, altura em que, tal como se verificou no movimento de navios, entraram no *giro* comercial portuense indivíduos de outras nacionalidades, nomeadamente da Suécia, da Dinamarca e, como seria de esperar, da América do Norte.

Um lugar especial teriam ocupado, também, os comerciantes de origem italiana. Ao contrário do papel que desempenhavam enquanto proprietários e capitães de navios, isto é, enquanto transportadores (na qual a participação italiana foi residual), o seu envolvimento no comércio portuense era significativo e evoluiu favoravelmente até ao final do século (sobretudo ligado à exportação de açúcar para praças italianas), altura em que corresponderiam a cerca de 15% do total de estrangeiros registados na fonte notarial.

Com um maior ou menor grau de proximidade face à efectiva realidade do comércio marítimo da cidade do Porto, os dados transmitidos constituem, no entanto, a realidade que chegou à pena de alguém que testemunhou e lidou de perto com alguns dos protagonistas da actividade marítimo-comercial na segunda metade de Setecentos. A documentação notarial dá-nos a conhecer os nomes de parte desses mercadores estrangeiros que gozaram, então, de grande prestígio na praça (cf. Quadro 4).

5. Composição das trocas e principais parceiros comerciais da cidade do Porto

Tem prevalecido a ideia de que a viragem do Índico para o Atlântico e o desenvolvimento do comércio luso-brasileiro, nos finais do século XVII, originaram um comércio mais apoiado na iniciativa privada e menos exigente em termos de investimento. É esse sector comercial, longe de Lisboa e do seu quase monopólio exterior, que procuramos abordar, não com o intuito de o inserir ou fazer concordar com as estatísticas oficiais do comércio Setecentista, mas com o simples objectivo de fornecer dados que partiram de

Quadro 4

Principais comerciantes estrangeiros estabelecidos no Porto entre 1750 e 1799

Nome	Nacionalidade / Origem	Presença aferida
Pedro & Arnaldo Vanzeller	Holandesa	(1751-1795)
Nicolau e Joaquim Kopke	Hamburguesa	(1756-1797)
Daniel e Francisco Bull	Holandesa	(1771-1798)
João C. N. Paning	Hamburguesa	(1781-1799)
Rodolfo Amsink	Hamburguesa	(1782-1796)
Penell Smith & C. ^a	Inglesa	(1782-1799)
Fontana Irmãos & Rossi	<i>Italiana</i> (Genovesa)	(1784-1795)
C. Frederico Sproegel	Prussiana	(1785-1799)
B. Clamouse & D. Broune e C. ^a	Francesa ?	(1786-1799)
Zignago Izola e C. ^a	<i>Italiana</i> (Genovesa)	(1793-1796)

uma perspectiva própria. Dado que a documentação que temos ao nosso dispor derivou da vontade e dos interesses dos protagonistas desse comércio de cariz mais individualizado, que se desenvolveu no Porto, durante a segunda metade do século XVIII, quem sabe se estes dados não poderão reconstituir a imagem que os seus contemporâneos tinham desta praça marítimo-comercial.

Depois de examinada a nacionalidade dos protagonistas do comércio marítimo portuense ao longo dos anos de 1750 a 1799, impõe-se a questão de saber o que os trazia até à praça e as oportunidades de negócio que podiam esperar.

Na impossibilidade de procedermos a uma análise estatística dos produtos (de exportação ou de importação) que então eram comercializados¹⁰¹, optamos por inventariar aqueles que, com maior frequência, eram mencionados nas escrituras notariais (nomeadamente as *cartas de fretamento* e as *carregações de navios*) ou a propósito dos quais se lançavam em nota *procurações*, *recibos*, *quitações* ou mesmo os significativos *protestos*, conjugando-os com os dados relativos à origem ou ao destino desses mesmos produtos (quadro n.º 5).

Se é verdade que a primeira metade do século XVIII se caracterizou fundamentalmente pelo crescimento das importações (motivado pela própria segurança que o ouro do Brasil proporcionava), o que agravou o défice comercial, não deixa de ser também um facto que esse elevado número de importações promoveu a afluência aos portos nacionais de centenas de navios estrangeiros (destacando-se os de Sua Majestade Britânica) que aí descarregavam as suas mercadorias em troca do metal precioso. Colocadas de lado as consequências negativas que daí resultaram (nomeadamente a queda das exportações de produtos coloniais), a segunda metade do século XVIII herdou da primeira uma importante mais-valia: a alteração na estrutura das exportações que passou a incorporar

¹⁰¹ Recorde-se que os contratos de fretamento nem sempre mencionam a carga transportada pelos navios, acontecendo o mesmo em relação à especificação das quantidades.

um valor crescente de produtos metropolitanos, pelos quais os estrangeiros se sentiam especialmente atraídos,¹⁰² esta motivada pela intensificação do movimento comercial nos portos nacionais.

Ora, o vinho, o sal, o azeite e as frutas, a grande “tetralogia” da exportação portuguesa¹⁰³, constituíam, a par da cortiça e do sumagre, o núcleo das exportações portuguesas na segunda metade do século XVIII. De facto, à excepção da Holanda e das nações italianas, os principais parceiros comerciais estrangeiros eram grandes consumidores dos vinhos portugueses (destacando-se obviamente os portos do Reino Unido: Londres, Dublin, Guernsey, Liverpool, Bristol, etc.). A Inglaterra absorvia, aliás, a maior diversidade de produtos portugueses, incluindo-se nesse rol a tão afamada cortiça. Na verdade, aparecendo associada à comercialização vinícola e contribuindo para o melhoramento da qualidade do líquido, a produção nacional de cortiça encontrou também no Reino Unido e, de forma geral, no norte da Europa, um interessado mercado.

No conjunto dos tradicionais produtos portugueses, o sal seria igualmente alvo do maior interesse por parte dos navios estrangeiros que demandavam ao Douro e um dos mais requisitados aos comerciantes portuenses carregadores, sendo exportado não só para a Inglaterra, Holanda e Espanha, como também para as nações alemãs (Hamburgo e Prússia) e do norte da Europa (Dinamarca e Suécia) e, na década de 90, para a América do Norte. Este reconhecimento internacional tão alargado em relação ao sal português assume uma particular importância se não esquecermos que, no século XVIII, se atribuía ao sal francês uma melhor qualidade do que aquele que era extraído das salinas portuguesas (sobretudo as de Setúbal e Aveiro, aonde alguns dos navios que partiam do Porto com destino a portos estrangeiros iam carregar este produto). Importantes e reconhecidas seriam também as frutas (sobretudo a laranja e o limão e esporadicamente a *ameixa de Guimarães*) e os frutos secos nacionais (figos e nozes de Portimão).

Ao falarmos de exportações, não podemos esquecer os produtos coloniais, sobretudo do açúcar. Este constituía, na verdade, a principal mercadoria portuguesa enviada para os portos de Itália (que aparentemente pareciam apenas ter interesse nos géneros portugueses vindos do Brasil, como o algodão e cacau), mas era, sobretudo, exportado para as nações alemãs, para a Holanda e, a partir de 1782 (com a adesão de Portugal à *Neutralidade Armada*) e sobretudo a partir de 1787 (com assinatura do *Tratado de Amizade, Navegação e Comércio* entre D. Maria I e Catarina II), para os territórios do Império Russo. De resto, apenas o algodão (enviado para a Inglaterra, pelo menos entre particulares, já em 1796¹⁰⁴) e os couros do Brasil teriam algum interesse na Europa. As outras, o arroz, a canela, as pedras preciosas e o linho, apenas são mencionadas como mercadorias que vinham para o Porto em navios portugueses, a fim de serem entregues a portugueses.

¹⁰² MACEDO, 1989: 69.

¹⁰³ RAU, 1968: 131-132.

¹⁰⁴ A.D.P. S.N. PO 4.º, 1ª S., lv. 422, fl. 70 v. Escritura de procuração para arrecadação do produto líquido de uma carga de 10 sacos de algodão com 42 arrobas enviada por um negociante português para Liverpool.

Quadro 5
Composição das trocas e principais parceiros comerciais da cidade do Porto na segunda metade do século XVIII

	Reino Unido	Holanda	Espanha	França	Nações alemãs	Nações italianas	Escandinávia	Rússia	América do Norte	Brasil
Importações	Trigo Ferro Instrumentos de ferro Bacalhau Sardinha Carvão Aduelas Manteiga	Ferro Madeira Linho Manufacturas Carne Queijo Pele de raposa Facas Produtos de cobre e latão Tintas	Trigo Milho Ferro Porcelanas Sardinha	Milho	Trigo Centeio Cevada Ferro Aduelas	Trigo Cevada	Ferro Aço Aduelas Linho	Linho	Trigo Milho Grão Sementes	Anil Açúcar Café Arroz Canela Algodão Couro Mercadorias de boticário Pedras preciosas Linho
Exportações	Vinho Aguardente Fruta Cebola Frutos secos Azeite Sumagre Cortiça Rolhas Sal Sarro Algodão Couro Papel	Fruta Cebola Loureiro Azeite Sumagre Cortiça Sal Açúcar Ginga seca	Vinho Sal Madeiras	Vinho Fruta Azeite Sumagre	Vinho Aguardente Fruta Azeite Sal Açúcar Couro	Algodão Açúcar Salsa Cacau	Vinho Cebola Azeite Cortiça Sal	Vinho Fruta Sal Açúcar	Vinho Fruta Cortiça Sal	Vinho Vinagre Frutos secos Manufacturas diversas Breu Bacalhau Ferro Copos de vidro de Veneza Biscoito Chapéus Cera Bandejas e tabuleiros de ferro Barras de chumbo Pólvora Aniagens Peças de ourivesaria Louça

Note-se, todavia, que as exportações portuguesas não se restringiam apenas à Europa. Pelo contrário. Segundo os livros de registo notarial, o Brasil era o principal consumidor das manufacturas portuguesas (*camisas, panos de linho, meias de seda, toalhas, guardanapos, os chapéus de Guimarães*) e das peças de ourivesaria produzidas na metrópole. Se tivermos em conta que muitos destes tipos de fazendas eram feitas a partir de matérias-primas brasileiras, concluir-se-á que os negociantes do Porto haviam interiorizado objectivamente a “noção de pacto colonial”. Para além destas, o quadro informa-nos que, para o Brasil eram canalizados alguns produtos de importação como o bacalhau (vindo da Terra Nova e transportado para o Porto por navios britânicos), o ferro e outros de carácter mais episódico como *copos de vidro de Veneza e tabuleiros e bandejas de ferro*.

No que diz respeito às importações, quase todos os navios estrangeiros que arribavam à barra do Douro tinham em comum o facto de transportarem cereais, o que não era, de resto, uma novidade do século XVIII. Todavia, à medida que a população brasileira crescia nessa centúria, a nacional escassez crónica de cereais ganhava uma maior dimensão. Assim, exigiu-se a procura de outros mercados abastecedores, que não os do Norte da Europa. É nesse contexto que interpretamos as notícias da vinda de cereais de regiões não europeias. Com efeito, em 1796, o comerciante portuense Domingos Ferreira Pinto Basto fretara o bergantim “Paquete” a fim que este se dirigisse a “*Mogador na Barbaria*” (portanto, Marrocos) buscar uma carga de trigo, cevada e milho¹⁰⁵. No entanto, será uma outra região extra-europeia que assumirá, na segunda metade do séc. XVIII, lugar de destaque na importação de cereais. Referimo-nos concretamente aos Estados Unidos da América do Norte, existindo várias referências a viagens realizadas por capitães portugueses com destino a Nova Iorque, Baltimore, Filadélfia ou Norfolk¹⁰⁶, com o objectivo de carregarem os seus navios com este importante produto.

Ainda no âmbito das importações, constatamos que a indústria do vasilhame, necessário à exportação do vinho, motivou “*uma outra e intensa corrente mercantil com os países do Mar do Norte e do Báltico, fornecedores de aduelas, com a Suécia, fornecedora de ferro e aço para o fabrico dos arcos, e com a Inglaterra, fornecedora de carvão de pedra para o trabalho do ferro. Stettin, Dantzig, Hamburgo e Amsterdão eram os portos especializados na exportação da primeira mercadoria; Estocolmo na da segunda; e de Bristol, Newcastle, Swansea e Hull na da terceira*”.¹⁰⁷ Uma última referência para a importação de linho, este oriundo dos portos russos, dinamarqueses, holandeses e prussianos (Memel e Riga), etc.

Uma economia pouco competitiva é o mínimo com que podemos apelidar a economia portuense, a qual se limitava quase exclusivamente à exportação de produtos agrícolas nacionais e matérias-primas coloniais. A sua indústria era débil e incapaz de gerar grande riqueza, vivendo bastante do seu mercado colonial, a sua necessidade de importações diversa e crónica, avultando em primeiro plano a escassez de cereais, mas

¹⁰⁵ A.D.P. S.N. PO 4.º, 1ª S., lv. 413, fl. 75 v.

¹⁰⁶ A.D.P. S.N. PO 4.º, 1ª S., lv. 405, fl. 30 v. Escritura de fretamento de Novembro de 1793.

¹⁰⁷ RAU, 1958: 20.

estendendo-se a um vasto leque de produtos, indo desde o carvão ao ferro, passando pelo linho e bacalhau.

6. O perfil económico e estratégias comerciais do homem de negócios portuense

Focando, doravante, apenas a actividade comercial protagonizada, a partir do Porto, por homens de negócios portugueses, somos levados a levantar algumas questões. Qual o seu verdadeiro estatuto na vida marítimo-comercial desta praça? Teriam meios suficientes para o *giro do seu negócio* ou seriam meros consignatários de navios estrangeiros e executantes das ordens de correspondentes no exterior? Sendo responsáveis pela exportação dos produtos nacionais, que rendimentos extraíram dessa actividade? O que era afinal um *homem de negócios*?

Acreditamos estar em melhores condições de começar por responder a esta última questão, partindo de um *Provisão de Matrícula*¹⁰⁸ lançada em nota em Novembro de 1793:

“Dona Maria, por graça de Deos Raynha de Portugal e dos Algarves, daquem e dalem mar, em Africa senhora de Guiné. Faço saber que António Joze Fernandes Bousinha me requerezentou achar se commerciando na cidade do Porto, não so para a America, mas para os portos estrangeiroz, pedindo me que eu lhe fizesse a merce de mandar matricular, por homem de negocio da praça da dita cidade do Porto. E havendo respeito ao dito requerimento por me contar de huma justificação que o supredito fizera perante a minha Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação destes Reinos e seus Dominios que se acha estabelecido na mesma cidade do Porto com negocio avultado, creditos suficientes para o seu giro e a necessaria sciencia de escripturação mercantil dos livros e que tem probidade, boa fama, verdade e boa fé, fui servida mandar matricular o dito Antonio Joze Fernandes Bousinha por homem de negocio da praça da cidade do Porto.

E porque este se acha matriculado a folhas sincoenta e duas do livro primeyro, hey por bem fazer mercê ao mesmo Antonio Joze Fernandes Bousinha de que, como homem de negocio da praça da cidade do Porto, goze de todas as graças, privilegios e izençoens que se achão concedidas na conformidade da carta de ley de trinta de Agosto de mil setecentos e setenta, pello que mando a todas as justiças e mais pessoas a quem o conhecimento desta pertencer a cumpraio e guardem como nella se contem.

A Raynha Nossa Senhora mandou pellos ministros abaixo asignados, deputados do dito seu Tribunal da Real

Junta do Commercio.”

¹⁰⁸ A.D.P. S.N. PO 4.º, 1ª S., lv. 405, fl. 2. Provisão de Matrícula datada de 29 de Outubro de 1789.

Segundo as *Provisões de Matrícula* que, com alguma frequência, eram lançadas em nota por comerciantes do Porto esperava-se, dos homens de negócios do Reino, gente que fosse instruída nas leis do comércio, que gozasse de boa fama e de boa fé na praça, mas sobretudo que possuísse “*negócio avultado e créditos suficientes*”. Ora, eram estes os requisitos exigidos pela Junta do Comércio (criada por Pombal, em 1755, e reformada por D. Maria I em 1788) a quem cabia o papel de enquadramento e de regulação do grande comércio que, entre outras coisas, passava pela organização das frotas.¹⁰⁹

O objectivo destas matrículas era, pois, assegurar os privilégios e as isenções dos negociantes portugueses que, ao longo da segunda metade do século XVIII, haviam sido concedidas pelo Marquês de Pombal no sentido de nacionalizar o sistema comercial português, ou seja, de transferir o seu controlo, o seu exercício e os seus benefícios para o país e para os seus nacionais, através da exclusão progressiva dos estrangeiros (sobretudo ingleses) dessa actividade.

A verdade é que, ao nível dos comerciantes privados e mais ou menos distanciados de Lisboa, as oportunidades de prosperar no comércio marítimo passavam por duas estratégias principais, aliás já referidas. Uma delas consistia na constituição de sociedades de comércio ou/e de sociedades de navios. Não dispondo de dados relativos às primeiras (a não ser a identificação de algumas das principais casas de comércio da segunda metade do século XVIII), apenas nos podemos reportar às segundas.

Quanto a estas, podemos afirmar que se constituíram como uma estratégia recorrente na cidade do Porto, uma vez que mais de 2/3 dos navios, cuja memória ficou guardada no dado notarial, eram propriedade de dois ou mais sócios. Ora, este facto, que poderia evidenciar apenas a incapacidade financeira da maior parte dos comerciantes marítimos portuenses em assumirem in solidum os encargos inerentes à posse de uma embarcação, não pode também deixar de ser visto como sinónimo de um avançado estágio do negócio marítimo, em que o investimento partia de vários interessados, multiplicando-se os capitais e os fundos em caixa. E, ainda que a possibilidade de uma maior rendibilidade *per capita* não fosse uma certeza absoluta, pelo menos eram significativamente menores os avanços em seguros e os riscos de prejuízo tão correntes na vida marítima. Assim se justifica, o facto de percentagem significativa dos navios portuenses adquiridos em sociedade serem mencionados como posse de 5 ou mais interessados¹¹⁰. Já as embarcações mencionadas como pertencentes a proprietário único eram sobretudo embarcações de menor exigência económica, destacando-se a esse nível os hiates e os patachos.

Mas nem todos os negociantes portuenses eram proprietários de navios. Neste caso, a estratégia passava, como foi já referido, pelo fretamento de navios. Ora, aqui residia

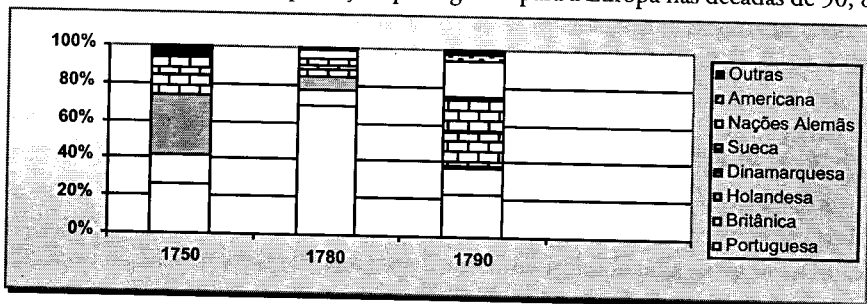
¹⁰⁹ JÚNIOR, 2002: 114 -115.

¹¹⁰ De 15 contratos de sociedade que chegaram até nós, o número de sócios distribuiu-se da seguinte maneira: três menções a 3 sócios; quatro menções a 4 sócios, três menções a 5 sócios, três menções a 6 sócios, uma menção a 7 sócios e uma menção a 20 sócios. Esta última, datada de 6 de Março de 1795, tinha ainda a particularidade de três sócios representarem outros interessados, o que revela até que ponto as exigências económicas decorrentes da posse de um navio de certo porte (destinado ao tráfego com o Brasil), sugeriam jornadas partilhadas na busca de mais valias (A.D.P. S.N. PO 4.º, 1.º S., lv. 410, fl. 2.).

uma fatia importante do valor real do rendimento do comércio marítimo: o transporte de mercadorias. Na verdade, os benefícios globais do comércio marítimo português não dependiam apenas do volume de exportações e de importações (cujo estudo aqui não terá lugar, visto que nada de novo poderíamos acrescentar), mas também do volume que cabia aos portugueses na condução das mesmas:

Gráfico 6

Principais transportadores das exportações portuguesas para a Europa nas décadas de 50, 80 e 90



A verdade é que, como vem sendo realçado, Portugal não dispunha de uma frota naval capaz de assegurar o trânsito marítimo e, ao nível da iniciativa privada, várias eram as condicionantes que impediam os negociantes de adquirirem embarcações próprias. O fretamento de navios estrangeiros assumia-se, portanto, como a opção mais corrente.

Feitas as contas, e mais uma vez com a década de 80 a constituir-se como uma agradável excepção, pouco mais de 20% do transporte de produtos portugueses para a Europa (e seus consequentes lucros) pertenceu a navios de bandeira portuguesa. Inversamente, os navios estrangeiros que arribavam ao Porto não voltavam a partir para os portos das suas nações sem que os seus porões estivessem carregados de fazendas de origem portuguesa. Nalguns casos, seriam mesmo requisitados por comerciantes da praça com o objectivo de conduzirem mercadorias para destinos que fugiam às suas rotas habituais, como era o caso dos navios nórdicos que, de alguma forma, se teriam especializado na condução de açúcar para os portos italianos.¹¹¹

Curiosamente, os navios de Inglaterra, país para onde era remetida uma grande diversidade de produtos portugueses, não foram os principais transportadores dessas mesmas exportações, já que uma vasta rede de navios de outras nacionalidades participou activamente nessa função, inclusive para os portos britânicos. Esta situação foi particularmente notória na década de 90, altura em que, tendo-se diversificado os parceiros comerciais de Portugal, os próprios mercadores britânicos do Porto fretavam navios a capitães dinamarqueses e suecos para a condução de mercadorias a portos como Londres¹¹² e Guernsey.

¹¹¹ A.D.P. S.N. PO 4.º, 1ª S., lv. 326, fl. 44 v. Escritura de fretamento de 10 de Julho de 1780.

¹¹² A.D.P. S.N. PO 4.º, 1ª S., lv. 416, fl. 111. Escritura de fretamento de 11 de Novembro de 1796.

Não podemos afirmar, em virtude do que foi dito, que o comércio marítimo portuense de iniciativa individual tenha fugido completamente aos comerciantes portugueses, nem mesmo que a participação estrangeira tivesse actuado totalmente em desfavor do homem de negócios do Porto. No entanto, dada a ingerência de estrangeiros nos diversos sectores da actividade marítima desta praça, não podemos negar que os dividendos passíveis de serem dela retirados ficaram, para os homens de negócios do Porto, muito aquém das suas reais possibilidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em jeito de conclusão, poder-se-á afirmar que o fretamento, como actividade frequentemente praticada, configurou o comércio marítimo no Porto durante a segunda metade do século XVIII. A sua frequência demonstra, por um lado, a posição frágil de grande parte dos negociantes portuenses, incapazes de arriscar a posse de embarcação (fosse esta para uso próprio ou com vista ao aumento da oferta no mercado dos negócios marítimos) em detrimento de incorrerem no acto de fretar, actividade, no entanto, mais segura. Por outro, colocava a descoberto a escassez crónica da marinha mercante nacional, incapaz de manter a regularidade das rotas mercantes, nomeadamente europeias. Isto ao ser responsável pela afluência significativa de embarcações estrangeiras que asseguravam a referida tarefa em troca de proveitosos fretes pagos pela comunidade mercantil portuense, constantemente necessitada de colocar os seus produtos (metropolitanos e coloniais) nos mercados europeus com vista a um maior equilíbrio da balança comercial portuguesa.

A própria dinâmica mercantil da cidade do Porto sujeitou os homens de negócios nacionais a uma forte relação de competitividade com uma poderosa comunidade estrangeira, não só em termos numéricos, mas sobretudo em capacidade económica, como parece demonstrar a dimensão de carregamentos por esta realizada.

Todavia e, apesar do vasto leque de debilidades estruturais, os comerciantes portuenses souberam aproveitar as poucas oportunidades que o contexto nacional e internacional proporcionava, sobressaindo, a esses níveis, a política de fomento comercial de Pombal e a guerra da Independência dos E.U.A. (ambas resultando numa diminuição do poder britânico e na diversificação dos parceiros comerciais), cujos efeitos positivos ficaram expressos na fonte estudada ao longo de toda a década de 80. Souberam igualmente compreender a crescente atracção que os produtos nacionais metropolitanos exerceram nos agentes comerciais do Norte da Europa, bem como a importância da partilha de esforços e investimentos em objectivos comuns, canalizando, quando possível, alguns dos seus lucros no sentido da constituição de sociedades de navio.

Creemos, com isto, que a fonte notarial, apesar de todos os seus problemas, não deve ser minimizada. O contrato de fretamento, a título de exemplo, revelou-se como muito mais de que um mero documento de carácter burocrático ou administrativo. Nas suas cláusulas, uma escritura de fretamento reflectia as características do comércio marítimo da época. Mais do que o destino das viagens de comércio português, o tipo de mercadorias transaccionadas e os principais parceiros comerciais, permitiu-nos comprovar que o sucesso

desta actividade dependia da forma das condições materiais das embarcações, da forma como eram acondicionadas as mercadorias durante as viagens, os prazos e a sua importância na actividade comercial, factores que interferiam na própria relação entre os marítimos e os negociantes portuenses e que, em diversas ocasiões, testemunharam a divergência de interesses entre aquelas que eram leis do mar e as efectivas leis do comércio marítimo.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I. FONTES MANUSCRITAS

Arquivo Distrital do Porto (A.D.P.)

Secção Notarial, Porto, PO 4.º, 1.ª série: Livros 209, 211 a 213, 216, 218, 223 a 227, 275 a 279 e 324 a 428.

II. FONTES IMPRESSAS

Ordenações Filipinas, Livros IV e V, fac.simile de 1870, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1985.

III. BIBLIOGRAFIA

AMORIM, Inês, 2002/2003 - *As Fontes Notariais: uma reflexão metodológica*. “Revista Portuguesa de História”, Coimbra, Faculdade de Letras - Universidade de Coimbra, t. XXXVI, v. 2, p. 93-108.

AZEVEDO, J. Lúcio de, 1988 - *Épocas de Portugal Económico (Esboços de História)*, 4.ª edição, Lisboa, Clássica Editora.

BARROS, Amândio Jorge Morais, 2004 - *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, 2 volumes. Dissertação de doutoramento. Porto: Faculdade de Letras.

CARDOSO, António Barros, 2003 - *Portugal e a Inglaterra nos tempos modernos*. “Revista da Faculdade de Letras. História”, Porto, Faculdade de Letras, III Série, vol. 4, p. 37-57.

CASTRO, Zília Osório de (coord.), 1998 - *Portugal e os Caminhos do Mar - séculos XVIII e XIX*, s.l., Edições Inapa.

CIPOLLA, Carlo M., 2002 - *Conquistadores, Piratas e Mercadores*, Lisboa, Editorial Teorema.

CIPOLLA, Carlo M., 1993 - *Introdução ao Estudo da História Económica*, Lisboa, Edições 70.

COSTA, Joaquim, 1935 - *As Ruas do Porto: Relatório à Comissão de Toponímia*, Porto, Câmara Municipal do Porto.

- DUGUID, Paul, 2000 - *Tudo em detalhes: instantâneos sobre o comércio de vinho do Porto entre 1777 e 1786*. "Revista Douro - Estudos & Documentos", Porto, Faculdade de Letras, GEHVID, Ano 5, n.º 10, p. 45-72.
- ESPINOSA, Fernanda, 1972 - *A Inquisição, os navios estrangeiros e os mercadores do Porto no século XVIII*. "Escritos Históricos", Porto, Porto Editora, p. 309-318.
- FERNANDES, A. de Almeida, 1999 - *Toponímia Portuguesa: Exame a um Dicionário*, Arouca, Associação para a Defesa da Cultura Arouquense.
- FERNANDES, Maria Eugénia Matos, 1991 - *Os livros notariais como fonte para o estudo dos conventos femininos do Porto no antigo regime*. "Revista de História", Porto, Faculdade de Letras, vol. XI, p. 241-253.
- FISHER, H. E. S., s.d. - *The Portugal Trade: A study of Anglo-Portuguese Commerce 1700-1770*, Londres, Methuen & Co Ltd.
- FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha, s.d. - *Toponímia Portuense*, Porto, Contemporânea Editora.
- Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*. Lisboa: Enciclopédia; Rio de Janeiro: Limitada.
- JÚNIOR, A. Cruz, 2002 - *O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII (Ensaio)*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha.
- MACEDO, Jorge Borges de, 1989 - *A situação económica no tempo de Pombal*, 3.ª edição, Lisboa, Gradiva.
- MACEDO, Jorge Borges de, 1990 - *O Bloqueio Continental*, 2.ª edição, Lisboa, Gradiva.
- MADUREIRA, Nuno Luís, 1994 - *Créditos e Mercados Financeiros em Lisboa*. "Ler História", Lisboa, n.º 26, p. 21-43.
- MAURO, Frédéric, 1970 - *Études économiques sur l'expansion portugaise (1500-1900)*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian.
- OLIVEIRA, Aurélio de e GARCIA-LOMBARDERO, Jaime, 1979 - *Alguns dados em torno das relações económicas entre o Porto - sua região e a Galiza na época moderna - séculos XVII, XVIII*. "Revista de História", Porto, Faculdade de Letras, vol. II, p. 119-147.
- PINTO, Virgílio Noya, 1979 - *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, "Brasiliana", vol. 371.
- RAU, Virgínia, 1968 - *Estudos de História (Mercadores, Mercadorias, Pensamento Económico)*, Porto, Editorial Verbo.
- RAU, Virgínia, 1958 - *O Movimento da Barra do Douro durante o século XVIII. Uma interpretação*. "Boletim Cultural da Câmara do Porto", Porto, vol. XXI, fasc. 1-2, p. 5-27.

- SANTOS, Cândido dos, 1984 - *Para a História do Comércio Português. Movimento de saída de barcos pela Barra do Douro de 1681 a 1705 e de 1777 a 1801*. "Boletim Cultural da Câmara do Porto", Porto, 2.^a série, vol. II, p. 123-237.
- SERRÃO, José Vicente, 1993 - *O quadro económico: Configurações estruturais e tendências de evolução* in "História de Portugal", dir. José Mattoso, IV volume, "O Antigo Regime", Lisboa, Editorial Estampa, p. 71-111.
- SILVA, José Álvaro Ferreira da, 1988 - *Estruturas agrárias e relações sociais. Fontes para o seu estudo (décimas e cartórios notariais)*, in LEAL, Maria José da Silva; PEREIRA, Miriam Halpern (coord.), 1988 - "Arquivo e Historiografia", Lisboa, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, p. 327-364.
- TAVARES, Albérico Mendonça, 1987 - *O Movimento Comercial da Barra do Douro no Ano de 1780*. "Revista Gaya", Vila Nova de Gaia, vol. V, p. 263-275.