

REVISTA
PORTUGUESA
de HISTÓRIA

tomo XXXI

**Homenagem ao Doutor
Salvador Dias Arnaut
Volume I**



COIMBRA 1996
FACULDADE de LETRAS
da UNIVERSIDADE de COIMBRA
INSTITUTO de HISTÓRIA ECONÓMICA e SOCIAL

OS FRETES MARÍTIMOS: DE NEGOCIO A POLÍTICA DO REINO

FILIPE THEMUDO BARATA
(Universidade de Évora)

Introdução

Para quem, como eu, nunca foi aluno do Professor Doutor Salvador Dias Amaut, pareceu-me apropriado que, numa homenagem em sua memória, aborde uma área temática em que ele era uma das grandes figuras da nossa historiografia: a história dos movimentos sociais ligados às conjunturas políticas. E uma forma simples de testemunhar como se aprendeu com alguém.

O texto que se segue tem como objectivo ordenar e dar coerência a uma massa documental muito rica, que se encontra dispersa por obras variadas, nomeadamente as grandes recolhas de fontes relativas ao período medieval, que têm em comum o facto de abordarem o tema dos fretes e da política comercial portuguesa. Lida assim a documentação de uma forma mais global, é possível perceber aspectos importantes da história portuguesa tardo-medieval. Complementarmente, utilizou-se documentação,

respeitante a Portugal, levantada em vários arquivos da bacia do Mediterrâneo.

O enquadramento legal e a estruturação dos fretes

Acompanhando o desenvolvimento comercial que se fazia sentir desde a segunda metade do século XIII, em 10 de Maio de 1293, o rei de Portugal confirmava o primeiro acordo feito entre os mercadores nacionais, no sentido de retirarem certa quantia dos fretes realizados, a fim de criarem uma bolsa comum na Flandres e em Lisboa Segundo essa carta, os navios de mais de 100 tonéis, quer fossem para o Norte da Europa, quer se dirigissem ao Mediterrâneo, pagariam 2 soldos de estrelins, por cada frete, enquanto as embarcações com uma tonelagem inferior só pagariam metade.

Este acordo servia as pretensões ambiciosas dos mercadores do reino e reflecte a sua força, visto que o dinheiro iria ser utilizado para defender os seus interesses em eventuais negócios e pleitos, em que todos se propunham empenhar. Este é o primeiro documento conhecido que, em Portugal, mesmo indirectamente, aborda os fretes marítimos para o exterior. Entretanto, como as cidades de Lisboa e do Porto eram os portos principais do reino, é natural que a legislação sobre os fretes se tenha estruturado em tomo de problemas e questões levantadas a propósito destes dois centros urbanos.¹

¹ Marques João da Silva, *Descobrimientos Portugueses - Documentos para a sua história*, Instituto de Alta Cultura, vol. I, Lisboa, 1944, doc. nº 29 (Doravante DP). Este documento explicava, além disso, a forma como deveria estar organizado o fundo financeiro: das receitas, 100 marcos de prata, ou o seu valor, seriam depositados na Flandres e o restante ficaria em Portugal.

A primeira fase do desenvolvimento da política de transportes foi a da sua organização. Além disso, à medida que ficou patente a toda a importância do comércio marítimo, os poderes “públicos” procuraram disciplinar essa actividade e, simultaneamente, definir os benefícios, que, sob as formas de impostos, podiam colher.

Logo em 1324, a cidade do Porto, por acordo entre o Concelho e os homens-bons, o que provavelmente significaria a posição comum dos mercadores e dos proprietários e mestres de navios, definiram um primeiro conjunto de regras²: corretagem obrigatória dos fretes, através da eleição anual de 4 fretadores, os quais receberiam um salário, estando estes ainda obrigados a realizarem uma distribuição equitativa dos fretes pelos diferentes navios. Para que não houvesse problemas de última hora, os mercadores seriam avisados, com antecedência, do número de embarcações disponíveis e da época do ano em que poderiam ser fretadas, embora o frete fosse negociado com os mestres dos navios. Estabeleciam-se ainda as regras básicas da estiva, incluindo o salário dos carregadores, excluindo dessa função os mercadores.

A forma como funcionaram as coisas, a partir de 1324, não terá sido tão pacífica como era desejável. Devia ser comum verificarem-se práticas de favor e conluio entre fretadores e mestres com alguns mercadores, o que levou o conjunto dos comerciantes do Porto, Braga, Guimarães, Chaves, Viseu e outras cidades a queixarem-se da situação a que se chegara. Por isso, por volta de 1355, são tomadas novas medidas para esclarecer o estatuto de 1324. Assim, segundo uma carta de confirmação de 6

² DP, I, 50. Aparentemente, o frete para transportar mercadorias para Lisboa era livre, tudo dependendo da forma como os mercadores “sse avehessem com os Meestres”.

de Agosto deste ano ³, proíbe-se a revenda, com lucro, aos mercadores das partes das naus ao seu dispôr, visto só beneficiarem um número restrito deles em detrimento da grande maioria. Além disso, penalizavam-se os fretadores que não observavam a repartição equitativa das cargas e os mestres que favoreciam mercadores, dando-lhes mais espaço nos navios do que aqueles a que teriam direito.

Com poucas alterações, eram estas as regras que regiam o afretamento de navios e que as Ordenações Afonsinas, mais tarde, consagraram. Com pequenos acrescentos, transcreveram até, no Título V, do Livro IV⁴, tanto o acordo de 1324, como o documento de 1355.

Apesar do que D. Fernando prometera ao promover a companhia das naus, ou seja, de que os 12 navios que o monarca empenhava nesse projecto se encontravam em pé de igualdade com os outros, rapidamente se arrependeu e, em 4 de Novembro de 1382, deu instruções ao corretor Gonçalo Anes ⁵, ao qual deu carta de mercê de ofício de fretador das naus, para dar prioridade, em Lisboa, ao fretamento dos seus próprios navios. Esta medida terá permitido algumas vantagens à Coroa e, a partir de então, os seus navios aparecem mais assiduamente pelos vários portos europeus. Mas foi fatal para a bolsa de Lisboa⁶.

³ DP, I, 82. À primeira vista, os protestos dirigir-se-iam contra um número restrito de mercadores os quais, juntamente com os proprietários e mestres, estavam a dominar completamente o mercado do transporte marítimo de mercadorias. Estas restrições tocavam, por vezes, a generalidade dos exportadores do Norte, gerando inúmeros protestos (Sousa, Annindo de, *As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)*, INIC, Porto, 1990, vol. II, p. 320).

⁴ *Ordenações do Senhor Rey D. Afonso* Fed. facsímil., Lisboa, 1984, Livro IV, Título V, pp. 55/63.

⁵ DP, I, 154, doc. de 4 de Novembro de 1382.

⁶ Como o rei era, certamente, o maior proprietário individual de navios, o resultado

Depois da conquista de Ceuta, sob o pretexto das necessidades de defesa, os privilégios régios foram alargados. A partir de certa altura, o monarca impôs aos navios que se deslocassem a Ceuta, a salvaguarda de uma quota de carga para transportar abastecimentos nas armadas de socorro. Mas devia utilizar este expediente demasiadas vezes, chegando ao ponto de, abusivamente, também fazer o mesmo com os navios que se dirigiam ao Norte da Europa ⁷. Como ficou claro num documento de 21 de Agosto de 1459 ⁸, destinado a regulamentar matérias sobre Alcácer Ceguer, determinavam-se as mesmas regras que as usadas com Ceuta, ou seja, nos navios que se dirigissem para as duas cidades norte-africanas, transportando ajuda de emergência, não se pagavam os fretes, a não ser na parte que dizia respeito à tripulação, a qual corresponderia a um terço da capacidade de carga da embarcação.

Estas situações não eram nada apreciadas pelos mercadores, visto que a frequência das esquadras de socorro e as práticas abusivas acabavam só por fazer aumentar os preços do frete, dada a diminuição do espaço disponível. Os próprios mestres, apesar de algumas vantagens que poderiam retirar da situação, preocupavam-se com os abusos a que essas situações conduziam. Só em 1455, por exemplo, conseguiram obter do monarca a promessa de anunciar, antecipadamente, as cargas que se propunha carregar a partir do Algarve ⁹. Pelos vistos, o monarca tinha ido bem mais longe na imposição e utilização dos seus privilégios. Ao contrário dos mercadores, recusar-se-ia a estar sujeito às regras

era transferir uma parte dos riscos e dos custos para a Bolsa de Lisboa (DP, I, 147). Talvez por isso, enquanto a Bolsa da “capital” teve pouco tempo de vida, a do Porto ainda merecia, em finais do século XIV, o interesse dos donos dos navios (DP, I, 193).

⁷ DP, Supl. I, 213.

⁸ DP, I, 439 e III, 55.

⁹ DP, Supl. I, 227, doc. de 25 de Junho de 1455.

que, em 1355, um seu antecessor tinha homologado, servindo-se, em primeiro lugar e em seu proveito, das quotas e capacidade de carga que os fretadores eram obrigados a, anualmente, anunciar.

A forma como os fretes se contratavam, bem como as práticas deles decorrentes, ficaram, pois, mais ou menos definidas durante o século XIV. A legislação que regulamentava estas matérias foi sendo complementada com usos e costumes de raiz difícil de esclarecer. Parece mesmo ter existido um conjunto de costumes comuns a toda a Península Ibérica, ou limitados a Portugal e Castela. De facto, num contrato de afretamento de 15 de Fevereiro de 1408, efectuado em Valência, João Peres Doria, vizinho de Lisboa e patrão do navio Santa Maria da Escada, que se encontrava em Valência, fretou-o a dois cidadãos desta cidade, Gabrieli Rigolf e Petro Solsona^{10 11 12}, invocando-se as regras derivadas dos usos e costumes da “Spanye”. Também no contrato de afretamento contratado, em Savona, no dia 5 de Novembro de 1426, perante o notário Branca di Bagara”, por Rodrigo Afonso de Lisboa, proprietário e mestre do navio Santa Trindade, se faz referência aos “morem et consuetudines portugalensium”.

A base legislativa dos contratos de afretamento, que as Ordenações Afonsinas acolheram, deve ir buscar-se à lei das “Sete Partidas”. O Livro 3^o, do Título XVIII, define as regras a que eles deviam obedecer: é a “Ley LXXVIP em que maneira deve seer facta a carta de aforramento das naves”ⁿ. Segundo ela, entre as

¹⁰ Archivo del Reino de Valencia (A.R.V.), **Protocolos**, nº 1254, foi. s/nº. Pouco se sabe das particularidades do direito costumeiro peninsular sobre o afretamento de navios.

¹¹ Archivo di Stato da Genova (A.S.G.), Arch. Notadle, **Not. Branca di Bagnara**, fol. LXXXII. Também Claude Carrère faz referência a esta legislação específica (**Barcelone. Centre économique à l'époque des difficultés (1380-1462)**, Paris, 1967, tomo I, p. 238).

¹² A.N.T.T., Núcleo Antigo, **Livro das Partidas de Castela**, Livro 3, fol. 75v., Carrère, C., **ob.cit.** I, p. 232.

partes deveria ficar ajustado o preço e as condições de pagamento, bem como os portos que a embarcação escalaria, dependendo isso da vontade do mercador. Este deveria comprometer-se a carregar o navio, dentro de certo prazo, com as mercadorias que pretendia transportar. Ao mestre ou proprietário competiria zelar pela segurança geral do navio e da navegação e assegurar que o equipamento e a tripulação corresponderiam às necessidades da viagem. Por fim, acertavam-se as penas e o foro judicial a que uma eventual violação do contrato deveria ser submetida ¹³. Mas, as práticas correntes foram dando alguma especificidade aos contratos de afretamento das regiões do Ocidente da Península Ibérica.

Considerado de uma forma geral, pelo menos para o conjunto do Sul da Europa, um frete podia ser basicamente contratado de duas formas: ou era acordado o transporte de determinada mercadoria, por uma viagem e com escalas mais ou menos fixas, ou o mestre do navio colocava a sua embarcação ao serviço exclusivo de um afretador interessado, durante um certo tempo, ou para uma viagem específica. É assim que, em 11 de Dezembro de 1409, João Martins Camus, de Lisboa e patrão da barca Santa Catarina, aceitou transportar 30 botas de vinho desde Valência até ao Porto ¹⁴. Ao contrário, pelo contrato de 20 de Abril de 1465,

¹³ A.N.T.T., *Ibidem*. O navio deveria estar devidamente apetrechado (“nave bem guisada de velas e de mastros e de sotilhas e d’ancoras e de restas com dous novees”), tripulado (“con LX marynheyros e com X sobesalontes armados e guisados com ssas bestas e com III sergentes”) e equipado (“com huum batel e com todolos outros gowemhos e gamimentos que pertencem a sseu mester a esta nave”).

¹⁴ A.R.V., *Protocolos*, nº 2606, foi. s/nº. Neste caso a viagem era de Valência ao Porto, mas poder-se-iam prever escalas concretas, em função do interesse do proprietário das mercadorias em escoar estas. Em 21 de Março de 1410, no contrato de frete da barca *Santa Maria dos Mártires*, patroneada por Pedro Gonçalves de Lisboa, o afretador Gonçalo Afonso pretendia transportar vinho primeiro a Lisboa, depois ao Porto e, por fim, a Ribadeu, na Galiza (A.R.V., *Protocolos*, nº 1257, foi. s/nº).

Brás Peres, português, dono e mestre da nau Santa Cruz, contratou com Gaspar Muntenamy, mercador de Barcelona, um preço para transportar mercadorias por uma viagem, a qual estava prevista durar 25 dias¹⁵.

Este último contrato é, aliás, exemplar do tipo de cláusulas que eram estabelecidas. Para que a viagem pudesse ter lugar de forma segura e no prazo acordado, Brás Peres comprometia-se a aprontar a sua nau para navegar, equipando-a devidamente. Para que, mais tarde, não surgissem problemas, cada uma das partes nomeava alguém para, de comum acordo, atestar que o navio se encontrava pronto para partir. Qualquer demora na partida, e prejuízos daí derivados, correriam por conta de Brás Peres. Durante a viagem, os lucros dos negócios, bem como eventuais privilégios que a embarcação ou o seu mestre tivessem, pertenciam ao afretador. As escalas a fazer seriam da responsabilidade do mercador, o qual, porém, não poderia obrigar o mestre a ir a “terra de mouros”. Entretanto, apesar dos riscos referentes ao navio correrem por conta do seu dono¹⁶, a Gaspar Muntenamy eram conferidos alguns direitos sobre a tripulação. Depois de acordado o preço e jurado o contrato, estabeleciam-se as penalidades derivadas da sua violação.

Com pequenas alterações e adaptações são estas as cláusulas que figuram na maior parte dos contratos de fretes conhecidos, embora, pudessem existir condições especiais para cada viagem, como seja o tempo de escala dos navios em cada porto¹⁷. Mesmo •

¹⁵ Archivo Historico de la Ciudad de Barcelona (A.H.C.B.), **Consellers**, III (Politica i Guerra) n^o 3, doc. 81.

¹⁶ A.H.C.B., **Ibidem**: “a tot risch, perill e fortuna de mar de gens”.

¹⁷ A maior parte dos contratos conhecidos, relativamente ao século XV, são semelhantes. Ver, entre outros, A.R.V., **Protocolos**, n^o 1254 (contrato de 17 de Fevereiro de 1408) e 2604 (15 de Julho de 1404) e Archivo Historico de Protocolos de Barcelona

no fretamento a dois mercadores, um de Santarém e outro de Setúbal, do baixel Santiago, inscrito na cidade do Porto¹⁸, do qual era mestre João Ramalho, e datado de 18 de Maio de 1386, que transportava trigo do Norte para Lisboa, o conteúdo do contrato não variava muito do referido.

Neste aspecto, as particularidades dos contratos celebrados por castelhanos e portugueses parecem dever ir buscar-se às formas de pagamento e aos direitos que a tripulação detinha, ao menos uma parte dela, sobre o espaço do navio. No caso do frete de Brás Peres ¹⁹, estabelece-se o pagamento do frete, de uma quantia como “calça” ²⁰ e, finalmente, cada marinheiro teria direito a dois quintais de carga (cerca de 100 quilos), por cada período de 30 dias, desde que ele próprio a desembarcasse. O preço, bem como estas “quintaladas”, podiam incluir quantias concretas, e à parte, para o piloto²¹ e para obras no próprio navio. Assim, por exemplo, João Peres Doria, habitante de Lisboa e patrão do Santa Maria Delescada, contratou num frete, para transportar mercadorias entre Valência e Palermo, 50 florins de ouro, mais 20 de “calça”, as “quintaladas” dos marinheiros e a entrega, em Palermo, de 2

(A.H.P.B.), Not. Tomas de Bellemunt, **Manual de Comandas** Leg. 2, 4/9/1402-14/4/1406, foi. 43 (contrato de 9 de Janeiro de 1405). Mas, os dias que a embarcação parava em cada porto eram muitas vezes indicados. No contrato de 15 de Fevereiro de 1408, em que era João Perez Doria era patrão do **Santa Maria da Escada** (?) (A.R.V., **Protocolos**, n^o 1254) para a viagem de Valência a Palermo e daqui a Lisboa e depois ao Porto, estabeleceram-se as seguintes paragens: Valência (6 dias), Palermo (12 dias), Lisboa (8 dias) e Porto (8 dias).

¹⁸ DP, Supl. I, 50.

¹⁹ A.H.C.B., **Consellers**, III (Política i Guerra) n^o 3, doc. 81.

²⁰ Marques, A.H. Oliveira, **Introdução à História da Agricultura em Portugal**, Lisboa, 2- ed., 1968, p. 222.

²¹ No contrato de 11 de Dezembro de 1409 (A.R.V., **Protocolos**, n- 2606) acordava-se o pagamento, em separado, de 5 florins aragoneses ao piloto.

quintais de sebo, acrescido de outros dois quintais de pez e estopa no regresso a Valência²².

Eram, provavelmente, estes costumes que o rei de Portugal tinha em atenção quando, em 21 de Agosto de 1459, excluiu a terça dos marinheiros da regra que obrigava os navios do reino, que participassem nas esquadras de auxílio a Ceuta ou Alcácer Ceguer, a levarem, gratuitamente, o que lhes fosse determinado.

Talvez por esta razão, no já mencionado afretamento que Rodrigo Afonso de Lisboa contratou em Savona²³, que deveria ir a Valência comprar mercadorias e, no regresso, carregar sal em Ibiza, o afretador, Bertoleto de Crognono da Gasconha, para evitar as “quintaladas”, preferiu substituí-las, juntamente com as “calças”, por 65 libras de Génova²⁴. Em compensação, o contrato abrange todo o navio, ou seja, “tarn subjus copertam quam super copertam et a dextris et sinistris ab omni parte et lateres dicte navis”²⁵.

*

* *

Uma questão que, tanto mercadores como proprietários de navios, estiveram, desde cedo, interessados em esclarecer foi a dos impostos que recaíam sobre a actividade fretadora, e a fornica como eles eram arrecadados. Pela inquirição sobre os direitos e jurisdição do bispo do Porto e do rei relativamente a esta cidade, com data de 25 de Julho de 1339, esclarecia-se, no número setenta e três, como se deveria proceder. Cada embarcação estava sujeita

²² A.R.V., *Protocolos*, nº 1254.

²³ A.S.G., Arch. Notarile, *Not. Branca di Bagnara*, fol. LXXXII.

²⁴ A expressão é que as 65 libras se destinavam a “caligis et alliis”.

²⁵ Idem, *Ibidem*.

a uma avaliação do sal que poderia carregar, medida em milheiros do Porto. Assim, mesmo que não fosse sal a mercadoria a transportar, poder-se-ia avaliar o imposto que recaía sobre cada frete, provavelmente em função da quota-parte ocupada; segundo este documento, de cada milheiro, pagar-se-ia 20 almudes ²⁶. A esta taxa não escapariam sequer os fretes feitos no estrangeiro, fossem no Norte da Europa, fossem no Mediterrâneo, incluindo os que “forem aalem mar”²⁷.

Apesar de não ser uma forma muito prática de proceder à cobrança de impostos, só nos finais do século XIV e inícios do século XV o sistema será definitivamente estruturado. Estes impostos, serão “normalizados” através de um acórdão para a cidade do Porto da autoria do juiz do rei, de 24 de Janeiro de 1402²⁸, quando ficou decidido que se passaria a cobrar 10 libras por cada tonelada de mercadoria e 20 libras por cada trouxel de tecido. É muito provável que, em Lisboa, se tivesse adoptado o mesmo sistema.

Além destes, a partir de Dezembro de 1380 ²⁹, cada navio fretado, fosse de Lisboa, fosse do Porto, contribuiria para a bolsa das duas cidades com um valor que seria calculado em função das mercadorias transportadas: 2 coroas, por cada 100, do que fora carregado. Tinha ainda lugar um outro pagamento, ao concelho de Lisboa, certamente extensivo ao Porto, de certa quantia em prata por navio fretado, calculado segundo a sua capacidade. A

²⁶ DP, I, 60: “que corram o mar com carregas de quaesquer que seiam uezinhos da dita Çidade, e ffilhem fretes ou náaos carregadas, ou uenham com aueres e com quaaesquer merchandias daquelles cujas as ditas naaos baixees e nauyos som, ham de pagar de quantos milheiros forem estimados que podem leuar sal pello milheiro do porto. De cada milheiro uijnten almudes, ajnda que sal nom tragam”.

²⁷ DP, *Ibidem*.

²⁸ DP, I (Aditamento), 204.

²⁹ DP, I, 147.

partir de 9 de Janeiro de 1406, essa taxa baixou para 1 marco de prata para as embarcações com mais de 100 tonéis, pagando metade os que tivessem menos que a tonelagem referida ³⁰. Os próprios mercadores estrangeiros, desde que carregados em navios do reino, não estavam isentos do pagamento dos impostos, tendo, inclusivé, de pagar para a bolsa dos mercadores em Bruges, como é lembrado numa carta de D. Afonso V, de 23 de Fevereiro de 1459 ³¹.

No âmbito fiscal, tomou-se ainda necessário regulamentar uma série de aspectos mais parcelares ligados aos fretes. O primeiro derivava das contendas entre o bispo do Porto e o rei, para saber a quem competia arrecadar os impostos sobre os fretes dos navios que entravam pela foz do Douro, processo que só terminou pela sentença arbitral de 7 de Junho de 1354³². Também a fiscalização dos fretes mereceu alguma atenção. No Porto, por exemplo, era o mordomo da Igreja de S. Nicolau que conferia a saída dos navios da barra ³³. Mas continuou a haver ainda dificuldades em cobrar os impostos dos fretes de retomo³⁴ e em manter a corretagem dos fretes obrigatória³⁵.

³⁰ DP, I, 211.

³¹ DP, I, 436.

³² DP, Supl. I, 170.

³³ Contra a opinião de várias testemunhas, ficou estabelecido que, se os barcos saíssem sem autorização do Mordomo da igreja de S. Nicolau, este iria a casa dos Mestres e tomaria a fiança que calculasse, mais 60 soldos de multas (art- **11.-** da “Inquirição sobre direitos e jurisdição do Bispo e Rei no Porto” - DP, I, 60, doc. de 25 de Julho de 1339). As dificuldades de cobrança dos impostos portuários era uma constante. A cidade de Lisboa, em 7 de Novembro de 1422 (DP, Supl. I, 76) queixava-se dos mercadores e mestres das embarcações que, de comum acordo, fugiam ao pagamento do marco dos navios.

³⁴ DP, I, 193, doc. de 11 de Julho de 1397.

³⁵ DP, I, 154. A utilização de fretadores deparava com os mesmos obstáculos da corretagem em geral que muitos tentavam evitar, apesar de obrigatória (DP, Supl. I, 83, carta de 8 de Julho de 1428). Provavelmente com o intuito de haver maior coordenação

Finalmente, foi preciso definir as autoridades que tinham competência para julgar os casos relativos aos fretes marítimos. Até **D. João I** parece ter sido, ao menos em Lisboa, a vereação e procuradores da Câmara a julgarem, definitivamente, estes casos. Todavia, face às dúvidas levantadas, o rei reconheceu, em Julho de 1392, competência aos sobrejuízes da Casa do Cível para decidir sobre os agravos ³⁶. Como este problema continuaria a não ser pacífico, ao menos para o Porto, numa carta de 19 de Agosto de 1410 ³⁷, o monarca retirou tal competência ao município, colocando, na Alfândega, um Juiz, chamado dos Feitos do Mar, neste caso Álvaro Eanes de Cemache, encarregado, entre outras coisas, de julgar sobre os fretes. Mais uma vez, também aqui é de admitir que o processo se tivesse alargado aos outros portos do reino.

A luta dos mercadores contra os fretadores e a vitória da política de transportes

Aparentemente, depois de 1355, ficaram definidas, como se viu, as principais medidas legislativas que regulamentariam os afretamentos durante toda a época medieval.

Todavia, não demoraram mais de seis anos a vir ao de cima algumas divergências entre os diversos interesses que se encontravam ligados aos fretes. Nas Cortes de 1361, que tiveram lugar em Eivas, nos Capítulos Gerais, aparecem os primeiros protestos: os mercadores do reino queixavam-se de que os mestres dos navios não queriam aceitar as formas “acostumadas” de pagamento. A

na intermediação dos fretes, em 6 de Junho de 1454 (DP, Supl. I, 132) o rei nomeia um fretador para todo o reino.

³⁶ DP, I, 182.

³⁷ DP, I, 217.

prática até então seguida, em especial no frete de vinho e fruta, era, segundo os mercadores ³⁸, a de que, caso não fosse possível vender toda a carga, o frete seria pago com um sexto do vinho e um oitavo da fruta. Protestavam agora pelo facto dos mestres pretenderem dinheiro, que eles não tinham, e pediam ao rei para pôr fim a essa situação.

Este documento é, provavelmente o primeiro a dar conta desta luta, que se arrastará por muitos anos, e será essencial para o futuro de Portugal. Este caso, em si, já era de difícil resolução, visto colocar D. Pedro perante o dilema de apoiar os mercadores numa pretensão que retiraria racionalidade ao sistema, prejudicando bastante os mestres, e colocando até problemas na cobrança de impostos sobre os fretes. Na altura o monarca optou por uma resposta bastante evasiva, solicitando que lhe fosse presente a documentação apropriada a fim de ele poder decidir o que conviesse. E, a acreditar numa carta régia de 29 de Julho de 1372 ³⁹, já no reinado de D. Fernando, ficou decidido impôr os pagamentos dos fretes em dinheiro.

Segundo essa carta de 1372, o monarca viu-se obrigado a arbitrar um novo conflito que se levantara entre os mercadores e mestres de navios do Porto, acerca dos preços dos fretes de e para a França e Flandres. Os mercadores acusavam os proprietários e mestres de navios de levarem preços tão altos que encareciam os produtos, como os tecidos, de uma forma insustentável para o

³⁸ *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Pedro* (1357-1367) INIC, Lisboa, 1986, pp. 43/44 (Artº 25º). Segundo explicavam, estas práticas deviam-se ao facto dos preços dos fretes serem proibitivos, ou na linguagem de então, “porque acaecia muy tas vezes que nom valia tanto essa frujta e vinhos quanto montaua no frete que auiam de pagar” (*Ibidem*, p. 44).

³⁹ A.N.T.T., *Chancelaria de D. Fernando*, Livro I, fols. 109 r/v.

comércio marítimo. Nesta ocasião, D. Fernando decide a favor dos mercadores, tabelando, como estes pretendiam, o frete do haver de peso em 6 escudos da Flandres, durante o Verão, e em 8 no Invernó.

Para compreender o seguimento desta questão será preciso tentar perceber as motivações do monarca, que era também proprietário de navios e estava, do mesmo modo, empenhado em apoiar o comércio internacional. O comércio, o corso, as necessidades de defesa da costa e o facto de disporem de taracenas, foram ajudando os sucessivos monarcas portugueses, desde o século XIII, a dispôr de uma razoável frota marítima⁴⁰. Simultaneamente, por razões conhecidas, a política de incentivo ao comércio era uma realidade. D. Fernando deve ter levado o afã constructor a um ponto tal que, nas Cortes de 1372, os povos protestaram contra esses gastos, considerados excessivos⁴¹, obrigando o rei a prometer que, tão cedo, não se empenharia a mandar construir mais galés.

Terá sido sob a pressão destas Cortes, em que os artigos foram aprovados a 18 de Julho, que o monarca, em 29 do mesmo mês, tabelou os fretes a favor das pretensões dos mercadores. Mas, o que a estes era perceptível foi a aposta da Coroa, incluindo depois D. João I, na organização da sua frota marítima em termos comerciais⁴². Os abusos que os mercadores sofriam do próprio rei levou-os, mais uma vez, a protestar em Novembro de 1372,

⁴⁰ Por razões evidentes e que se prendiam com as próprias necessidades de defesa, o monarca era o maior proprietário singular de navios do reino.

⁴¹ *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Fernando I (1367-1383)*, vol. I, INIC, Lisboa, 1990, p. 95, art- 17 dos capítulos gerais.

⁴² Foi, de facto, por esta altura que o monarca começou a organizar a gestão dos navios e da frota que lhe pertencia (cf. DP, 1,120,121 e 122 de 23 de Maio de 1371; DP, Supl. I, 192, de 5 de Outubro de 1394, e 199, de 28 de Março de 1414, nomeando “gestores” para as suas embarcações).

nas Cortes de Leiria, contra as práticas dos oficiais régios tomarem, sob falsos pretextos, os espaços já fretados pelos mercadores⁴³.

O passo decisivo tomá-lo-á, ainda D. Fernando, ao aliar-se, na companhia das naus, com os outros proprietários navais do reino⁴⁴ e ao impôr a Gonçalo Anes, que nomeou fretador, a prioridade nos fretamentos das suas embarcações. A partir de então, é razoável aceitar que se tenha criado uma lógica que tenderia a prejudicar os mercadores em favor dos donos dos navios. Se até à conquista de Ceuta foi possível, ao menos evitar o agudizar do conflito entre mercadores e mestres, a partir de então, com D. João I, em caso de confronto, o monarca decidia, quase sempre, a favor dos segundos.

Para mais, as efectivas necessidades de transporte de abastecimentos para Ceuta, as vantagens que o curso sistemático dos portugueses trazia, o facto da maior parte dos membros da família real e de outros nobres terem apostado fortemente no comércio marítimo e no curso, tornando-os, também eles, proprietários navais e as necessidades e atracção que as navegações atlânticas suscitaram no reino, diminuiu o espaço de manobra dos mercadores ao longo do século XV. As características dos mercadores nacionais e os diversos tipos de concorrência que sofriam, não ajudava a que pudessem modificar a situação. Importa acentuar que o rei não prejudicava ou perseguia os mercadores, mas, em caso de conflito, vinham ao de cima os seus interesses de proprietário de navios.

É interessante acompanhar este processo. Logo após a tomada de Ceuta, D. João I, a pedido do concelho e homens-bons da cidade

⁴³ *Cortes Portuguesas...*, pp. 129/130, art- 12 dos capítulos gerais.

⁴⁴ DP, I, 154, mercê de ofício de 4 de Novembro de 1382.

de Lisboa⁴⁵, deu o direito de preferência no fretamento de navios aos que eram oriundos da capital sobre todos os outros, incluindo embarcações estrangeiras. Os próprios mercadores de outras nações ficavam sujeitos às mesmas regras.

Mas, especialmente face aos preços praticados nos fretes nacionais e estrangeiros, o respeito pela preferência não deveria ser muito grande. Em 1436, nas Cortes celebradas em Évora ⁴⁶, ainda se pretendeu dar alguns benefícios aos mercadores que respeitassem a decisão de 1416, e, nas Cortes de 1439 ⁴⁷, foi-se mais longe, permitindo que os fretes fossem contratados em qualquer navio, nacional ou não, desde que não houvesse conluio com mercador estrangeiro para fugir aos impostos respectivos. Contudo, durante a regência de D. Pedro, depois das Cortes de Lisboa de 1455/56 ⁴⁸, medida que foi reafirmada com D. Afonso V na assembleia convocada para Lisboa, em 1459⁴⁹, voltou-se ao antigo sistema preferencial, o qual, na opinião dos petiçãoários, a própria Coroa deveria respeitar.

Esta luta não parou, pois os mercadores dificilmente aceitavam acatar estas decisões. Por mais que os proprietários de navios e mestres protestassem, os mercadores devem ter continuado a fretar navios em função dos preços praticados, subtraindo-se às práticas abusivas dos primeiros a que o rei vinha, constantemente, dando cobertura.

A situação deve ter-se alterado na década de sessenta do século

⁴⁵ DP, I, 235, carta de 10 de Setembro de 1416.

⁴⁶ SOUSA, Armindo, *ob. cit.*, vol. II, p. 322. Pretendia-se que os mercadores que carregassem em navios nacionais, só ao fim de 1 ano, precisavam de trazer o retorno, sob pena de pagarem sisa e não dizima.

⁴⁷ Idem, *ibidem*, p. 331.

⁴⁸ *ibidem*, p. 357.

⁴⁹ *ibidem*, p. 366.

XV. A primeira grande cedência terá oficialmente lugar com a carta de 8 de Outubro de 1470⁵⁰, em que o rei proibiu aos mercadores fretarem navios estrangeiros para o transporte de “aver de peso”, açúcar, fruta e outras mercadorias, excluindo-se, expressamente, o sal e a cortiça, a não ser que se tratassem das grandes cocas e urcas, em que se mantinha a proibição. Estas medidas obrigavam também os genoveses e florentinos residentes em Portugal. Uma observação que, desde logo, este documento merece é de que, os produtos passíveis de serem carregados em embarcações estrangeiras são os que tinham por destino os mercados do Norte da Europa, enquanto no Mediterrâneo, se continuava a assegurar uma forte presença portuguesa.

Já no final desse mesmo ano, a 6 de Fevereiro, nova medida atingirá de modo negativo os proprietários de navios, ao obrigá-los a prestar fiança ⁵¹ a partir do momento em que tivessem contratados os fretes. Até que a fiança fosse paga, as velas seriam apreendidas. Daí não admirar o discurso de apreensão que, nos capítulos especiais do Porto, apresentados nas Cortes de 1482, João Gomes Recovado fez, em nome dos donos dos navios ⁵². Segundo ele, a continuar a situação como, nos últimos anos, se vinha desenhando, num prazo de 7 ou 8 anos, a construção naval deixava de existir, por falta de serviço. Por isso, haveria que impôr, outra vez, aos mercadores do reino a obrigação de fretar embarcações do reino. Como compreendia que os tempos já tinham

⁵⁰ DP, III, 58.

⁵¹ DP III, 62.

⁵² DP, III, 163. A intervenção de João Gomes Recovado empolou, seguramente, os agravos dos proprietários dos navios. Esta tática, perante os interesse em jogo, fazia parte da encenação. Por isso, mais do que uma eventual queixa é a quase surpresa destes homens habituados, há muito, a serem protegidos da Coroa.

mudado, ao menos pretendia que essa preferência fosse obrigatória no caso dos preços dos fretes serem idênticos aos praticados pelos mestres estrangeiros.

Esta fase, que antes se caracterizou como a da vitória e da consolidação de uma política de transporte e era um dos aspectos básicos da política comercial do reino, merece alguma reflexão, até porque as queixas que João Gomes Recovado trouxe a lume não coincidem, aparentemente, com algumas conclusões a que antes se tinha chegado. Jacques Heers, em dois artigos publicados com vários anos de distância, defendeu que a presença de navios portugueses no Mediterrâneo, começando por ser diminuta, se reforçou a partir da segunda metade do século XV, em especial no final da centúria. Como exemplo, oferece o ano de 1495, em que, durante esse período, pelo menos 10 navios oriundos de Portugal, se dedicaram ao transporte de mercadorias por conta de genoveses⁵³.

Para este autor, as novas condições favoráveis relacionavam-se com o facto de Portugal possuir bons produtos para oferecer, açúcar e couros, e, no retorno, terem a viagem garantida com especiarias ou outras mercadorias⁵⁴. Em qualquer caso, os navios nacionais deixaram de ter uma posição de auxiliares das frotas dos outros potentados mediterrânicos, passando a ter maior controlo sobre o preço dos fretes⁵⁵. Do mesmo modo, a partir de

⁵³ Heers, Jacques, *L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen-Age: la Méditerranée*, separ, da *Revista da Faculdade de Letras* de Lisboa, tomo XXII, 2- série, nº2, 1956, p. 21.

⁵⁴ Idem, *Ibidem*, pp. 22/23.

⁵⁵ Idem, *Portugais et Génois au XVe Siècle; la rivalité Atlantique-Méditerranée* Lisboa, 1960, p. 146, separ, das *Actas do III Coloquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros* (Lisboa, 1957), vol. III.

então, estavam em condições de competir com alguns dos próprios interesses básicos dos genoveses, em especial pelo facto de controlarem uma parte importante do acesso às fontes do ouro sudanés e de desviarem em favor das regiões atlânticas as ricas africanas.

Também Luís Adão da Fonseca mostrou a importância das navegações portuguesas no Mediterrâneo, reconhecendo como, no século XV o crescimento da marinha do reino, excedia em muito as necessidades de transporte do país, pelo que essa actividade como que transbordou da sua região de origem para as áreas do Mediterrâneo Ocidental⁵⁶.

Perante tudo isto, não é, pois, fácil perceber as razões de ser das medidas tomadas em 1470 e de cujos efeitos o procurador do Porto tão amargamente se queixava em 1481. Provavelmente, o atenuar do curso, a deslocação para África de um esforço grande de navegação, as dificuldades, financeiras ou outras, de repôr o número de navios que se iam deteriorando, em especial por parte da Coroa, e as alterações das condições políticas no Mediterrâneo eram elementos que ajudaram a mitigar a capacidade de pressão política dos mestres e proprietários e navios, dando, portanto, aos mercadores do reino um maior espaço de actuação. E verdade que a legislação beneficiava as cidades portuárias e ajudava a garantir ao monarca a recolha dos seus impostos, mas, mais relevante, ajudava a pôr em causa uma prática antiga, em que os

⁵⁶ As suas obras fundamentais sobre a navegação portuguesa no Mediterrâneo são: Fonseca, Luís Adão da, *Navegación y Corso en el Mediterraneo Occidental - los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, 1978; Idem, *O Porto ñas rotas do Mediterraneo Occidental (vésperas da época moderna)*, separ. da *Revista de Historia*, vol. III, Porto, 1982.

interesses dos transportadores determinavam uma parte substancial da política comercial extema do reino.

Gestão e evolução da política de transportes

Durante os anos de 1453 e 1454, segundo a carta de quitação de 2 de Março de 1456 dada a Gonçalo Pacheco ⁵⁷, tesoureiro-mor das coisas de Ceuta em Lisboa, os fretes que, só à sua conta, teve de pagar elevaram-se a 422.350 reais, incluindo os pagamentos para maiores ou menores reparações em algumas dessas embarcações. Nesses dois anos, um grupo relativamente restrito de navios transportou para Ceuta, muitas mercadorias enviadas por Gonçalo Pacheco. Vejamos as principais:

Cereais - 1.415.101 kg

Carne - c. 20 pipas

Peixe - c. 17.536 unidades

Vinho - 375.494 litros

Apesar da importância destes números, o abastecimento de Ceuta, implicava necessidades de transporte muito maiores, para além de produtos alimentares. Nesta relação não constam os fretes de alimentos de outras proveniências, armas para a guarnição da cidade, a própria passagem de pessoas e um vasto leque de produtos que era preciso fazer chegar aquela praça. Além disso, a estes fretes devem ser acrescentados os que se dirigiam para a Europa do Norte, França, Inglaterra e Flandres, e para a região

⁵⁷ DP, Supl. I, 228, carta de quitação de 2 de Março de 1456.

mediterrânica. Com a conquista de Alcácer Ceguer, em 1458, e Tânger e Arzila, em 1471, a questão dos abastecimentos tomou-se premente. Daí, provavelmente, o facto de ter sido indispensável acabar pelo menos com o privilégio de transporte de sal e cortiça, desde 8 de Outubro de 1470 ⁵⁸.

A avaliação deste tipo de negócio é mais complexa do que à primeira vista parece. Importa equacionar o preço do frete, mas é preciso não esquecer os custos do próprio transporte e o rápido desgaste e risco, a que os navios estavam sujeitos. Este último factor contribuirá decisivamente para o encarecimento dos mesmos. Dado que o tempo médio de actividade de um navio era curto ⁵⁹, a sua amortização teria de ser feita muito depressa, o que onerava bastante o afretamento. Mas, como quase sempre a venda estava assegurada, o alto preço não assustava. Também é verdade que a necessidade de pagar o navio foi levando o próprio patrão a procurar, ele próprio, o frete para a sua embarcação ⁶⁰.

É que os problemas económicos eram básicos. Jacques Heers dá um exemplo significativo⁶¹. Em meados do século XV, o navio do genovês Leonardo Giustiniani, viajando entre Chio e Génova, apresentava as seguintes contas:

⁵⁸ DP, III, 58.

⁵⁹ Melis, Federigo, *La situazione della marina mercantile alVinizio delVepoca arricchina: fattori tecnici ed economici di sviluppo*, Lisboa, 1961, pp. 4/5 separ, das *Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos*, vol. V.

⁶⁰ Heers, Jacques, *Gênes au XVe siècle*, Paris, 1961, p. 228.

⁶¹ *Ibidem*, p. 231. Note-se que os portugueses não tinham comportamento diferente. No chamado “manuscrito” de Valentim Fernandes, afirma-se que durante 12 anos, como o Infante D. Henrique fizera muitas despesas para passar o cabo Bojador, era habitual os seus capitães, nas suas viagens dedicarem-se ao curso (Baião, António, *O Manuscrito «Valentim Fernandes»*, Academia Portuguesa da História, Lisboa, 1940, pp. 39/40).

DESPESAS (ducados gen.)		LUCROS (ducados gen.)	
Pagamento a marinheiros	4.679	Frete	7.675
Alimentação	129	Diversos	628
Despesas diversas	6.007		
Total	10.815	Total	8.303
		Navio catalão capturado	11.700
TOTAL FINAL	10.815	TOTAL FINAL	20.003

Resultado, sem a captura: - 2.512 ducados

Resultado, com a captura: + 9.188 ducados

De uma operação comercialmente falhada, a viagem, depois da captura do navio catalão, tomou-se um sucesso. Era, por isso, prática corrente que, nos contratos de afretamento, fosse considerada a possibilidade da prática de corso. No já referido contrato de afretamento, em que Rodrigo Afonso de Lisboa se compromete, perante Bertoleto de Crognano, da Gasconha, a ir a Valência e, na volta, trazer sal de Ibiza para Génova⁶², ficou estabelecido que o Santa Trindade não poderia atacar embarcações de Génova, Savona, Pisa, Florença, Veneza, Nápoles e Maiorca.

Os riscos, económicos e outros, faziam com que o preço dos fretes acabasse por ter um efeito decisivo sobre o preço dos produtos transportados. Estes poderiam mesmo ver duplicar o seu preço final, devido aos custos do frete. Não era raro a carga de um navio poder valer quase tanto como o seu frete. Claro que os custos

⁶² A. S. G., Arch. Notadle, **Not. Branca di Baguara**, fol. LXXXII.

do frete variavam muito. Em função da mercadoria ou de acordo com a unidade de peso e medida em que, habitualmente, era medidos. Um exemplo: em 1453 e 1454, o preço do transporte do alqueire de trigo para Ceuta era o dobro do que custava o da cevada: 9 contra 18 reais ⁶³. Nesses mesmos anos, o preço do alqueire de trigo rondaria os 18 reais ⁶⁴. Entretanto, nos afretamentos internacionais, também importaria considerar os custos comparativos e o valor cambial das moedas.

Note-se que os fretes, no Portugal da Baixa Idade Média, evoluíram bastante. Apesar da necessidade de proceder a estudos mais aprofundados, em especial no que se refere às relações comerciais com o Norte da Europa, parece possível considerar a existência de três grandes fases na história dos transportes marítimos do reino, durante este período, ao menos no que diz respeito às relações comerciais com a bacia do Mediterrâneo.

Na primeira dessas fases, a orientação principal dos navios portugueses são os dois grandes portos do Levante Peninsular: Barcelona e Valência. Em especial nas últimas décadas do século XIV, os navios do reino frequentam, de uma forma continuada e sistemática, esses mercados, multiplicando-se os fretes. A consolidação dessa presença terá sido tanto mais fácil, quanto a concorrência que os portugueses sofreram não foi muito grande⁶⁵.

Entre 1380 e 1415, os preços dos fretes tomaram extremamente vantajoso, para os navios, o transporte de mercadorias para o

⁶³ DP, Supl. I, 228

⁶⁴ Marques, A. H. Oliveira, *ob. cit.*, p. 222.

⁶⁵ Como o grande comércio das cidades italianas não passava por Portugal, a real concorrência que os mercadores do reino sofriam era muito menos forte, semelhante ao tipo de embarcações que, como a de Bemut Gasch de Tolosa, em 1381 aportou a Valência e carregou algumas mercadorias com destino a Lisboa (Cabanes Pecourt, M. Desamparados, *Coses vedades en 1381*, Valência, 1971).

Levante da Península Ibérica, dado que, com facilidade, garantiam fretes de retomo. Estas vantagens devem ser percebidas em termos comparativos. Tome-se o contrato de frete celebrado, em 18 de Maio de 1386⁶⁶, entre João Ramalho, fretador e mestre do baixel Santiago do Porto, e Vasco Martins, de Santarém, e Afonso Rodrigues, de Setúbal, com o objectivo de trazer trigo do Porto para Lisboa. Acordaram em carregar a embarcação com 57 moios, ou seja 3.648 alqueires, de pão, contratando o pagamento em 20 libras, por moio, acrescido de 3 soldos, também por moio, para “calça”.

Contas feitas, o frete ficou em 1.148 libras e 11 soldos. Para se ter uma noção do que significava esta quantidade de libras, lembre-se que, neste mesmo ano de 1386, na Golegã, o trigo corria a 80 soldos por alqueire⁶⁷. Com o que ganhou no frete, sem contar com as despesas da viagem, João Ramalho poderia, na melhor das hipóteses, comprar 285 alqueires de trigo, uns 4 moios e meio. Entretanto, os mercadores poderiam esperar vender, nas mesmas condições de mercado, os 57 moios por 14.592 libras. Isto significava que o preço do frete não atingia sequer os 10 % do valor da mercadoria transportada.

Para se compreender as vantagens, para os fretadores, do comércio com o Mediterrâneo, compare-se com um contrato firmado, na cidade de Valência, a 21 de Março de 1410⁶⁸. Segundo ficou estipulado, Pedro Gonçalves, vizinho de Lisboa, proprietário e mestre da barca Santa Maria dos Mártires, freta-a a Gonçalo Afonso, mercador de Lisboa e raçoeiro do mesmo navio, para

⁶⁶ DP, Supl. I, 50.

⁶⁷ Marques, Oliveira, *ob. cit.*, p. 221.

⁶⁸ A.R.V., *Protocolos*, nº 1257 e 2607, foi. s/nº.

transportar 4 botas e meia de vinho, uns 16.200 litros, para Portugal. O preço foi ajustado em 2 florins de ouro de Aragão, caso o vinho se vendesse em Lisboa, mas seriam pagos 2,5 e 3 florins, caso fosse preciso continuar, respectivamente, para o Porto ou Baiona. A este pagamento juntar-se-iam mais 10 florins para outras despesas. Supondo que o vinho fosse escoado em Lisboa, Pedro Gonçalves receberia um total de 81 florins, ou seja, umas 21.870 libras da desvalorizada moeda portuguesa. Pela tabela de 1416, cada florim aragonês valia umas 270 libras das nacionais⁶⁹. Neste mesmo ano, foi calculado que um litro de vinho, em Portugal, poderia chegar às 7,8 libras ⁷⁰. Agora, o valor do frete relativamente à carga já ultrapassava os 17 %.

Não se pense que eram fretes raros. Os exemplos poder-se-iam multiplicar. Um ano antes, por idênticas taxas de afretamento, João Martins Camus, vizinho de Lisboa e patrão da barca Santa Catarina, propôs-se levar 30 botas de vinho de Valência ao Porto, por conta do lisboeta Martinho Esteves⁷¹.

Também não eram raros os casos de fretamento total do navio durante este período, estratégia comercial que poderia ser compensatória. Embora a capacidade de carga dos navios variasse, as quantias em causa eram, nestes casos, avultadas. Em 15 de Julho de 1404, Rodrigo Guterres de Santander, mas vizinho de Lisboa ⁷², fretou a sua barca, denominada Santo António, para trazer mercadorias de Valência para Lisboa e Viana, pela quantia

⁶⁹ (Tavares) Ferro, Maria José, *Estudos de História Monetária Portuguesa (1383-1438)*, Lisboa, 1974, quadro entre pp. 124/125.

⁷⁰ *Monumenta Henricina*, ed. da Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, Coimbra, 15 vols. 1960/74 (vol. II, 133, p. 160).

⁷¹ A.R.V., *Protocolos*, n.º 2606, foi. s/n.º.

⁷² A.R.V., *Protocolos*, n.º 2604, foi. s/n.º.

de 150 florins de Aragão, cerca de 40.500 libras portuguesas⁷³.

Uns anos depois, em 17 de Fevereiro de 1408 ⁷⁴, o lisboeta João Alvimaz assinou uma declaração de dívida a Alvaro Vasques, procurador do Conde D. Pedro, o qual o tinha levado de Lisboa para Valência, certamente com mercadorias, tendo sido o preço ajustado de 60 coroas do bom ouro de França, as quais valeriam, em 1416, umas 26.400 libras portuguesas⁷⁵. O rei não desdenhava este tipo de fretes. Em Novembro de 1417, duas naus de D. João I, a Gabriel e a Catarina, cobraram por dois fretes de figo e fruta para a Flandres, respectivamente, 150 e 142,5 libras grossas da Flandres ⁷⁶, cabendo ao monarca dois terços dos fretes, ou seja, 100 e 95 libras grossas.

Numa altura em que ainda é difícil precisar, as condições em que se processavam os fretes para o Mediterrâneo alteraram-se. Certamente após a conquista de Ceuta, ligada à exportação de pescado para Aragão, relacionada com o crescimento do corso e marcada por uma evolução económica favorável, a presença portuguesa avançou até às costas italianas. Os navios do reino vão então aproveitar plenamente as novas possibilidades para rentabilizarem a sua actividade. Um dos exemplos mais interessantes é-nos dado por Jacques Heers ⁷⁷, ao reportar-se às viagens do navio Santa Maria Flor da Rosa, propriedade do Infante D. Fernando, entre os anos de 1456 e 1463. Entre esses anos, transportou sal de La Spezia a Hières, armas de Génova a Rapallo, trigo de Sevilha e Tunes para Génova e de Trapani para La Spezia,

⁷³ (Tavares) Ferro, Maria José, **ob. et loc. cit.**

⁷⁴ A.R.V., **Protocolos**, n^o 1254, s/n^o.

⁷⁵ (Tavares) Ferro, Maria José, **ob. et loc. cit.**

⁷⁶ DP, Supl. I, 202.

⁷⁷ Heers, Jacques, **L'expansion maritime...**, pp. 10, 16 e 18.

serviu de navio escolta entre esta última cidade e Bonifácio, na Córsega, além de outras viagens entre Palermo e Porto Pisano cujos objectivos desconhecemos.

O que é interessante observar são as características dos fretes em causa. A primeira questão diz respeito ao facto dos fretes, como aliás na fase anterior, não serem especializados. O mesmo navio podia transportar trigo, sal, armas ou outros produtos. Os únicos navios que, eventualmente, poderiam realizar fretes mais específicos eram os que levavam o pescado para os portos catalães e valencianos, em que, não só poderiam ser necessárias algumas adaptações da embarcação, como também rapidamente o pescado se impôs como a mercadoria por excelência a escoar nessas paragens.

Outra conclusão a que nos conduz as viagens da Santa Maria Flor da Rosa, é a de podermos verificar como os navios do reino penetraram, profundamente, nas rotas comerciais do Mediterrâneo Central, numa actividade auxiliar e supletiva das frotas italianas ⁷⁸. Este incremento da presença portuguesa corresponde também a uma presença acrescida dos mercadores do reino por essas paragens. Um exemplo: em 9 de Julho de 1426, o castelhano Dídacó Martini de Serpa, patrão da barca Santa Maria ⁷⁹, chega, por fim, a acordo com os mercadores portugueses Egídeo Gonçalves e Martinho Lourenço, ambos de Lisboa, por causa dos problemas surgidos em torno do frete contratado pelos dois

⁷⁸ Idem, *Portugais et Génois*

⁷⁹ A.S.G., Arch. Notarile, *Not. Branca di Bagnara*, fol. XXXVI. Em alguns casos os portugueses chegavam a transportar mercadorias do Norte da Europa. Num assento de 1445 refere-se a chegada a Génova de um navio português vindo dessas paragens e patroneado por João Afonso: "De Anglia et Frandria et Ulisbona et Cadix in nau Johannes Alfonsi portugalesi" (A.S.G., Banco di S. Giorgio, *Caratorum Veterum* n^o 1552, fol. CV verso).

mercadores, entre Barcelona e Génova.

E ainda difícil definir o movimento dos preços dos fretes neste período que, de uma forma geral vai de 1415 a cerca de 1470. Os elementos disponíveis parecem indicar que terá havido alguma estabilidade, ou pelo menos só pequenas oscilações nesses preços em Portugal, mesmo que os custos dos fretes contratados ao serviço de italianos ou catalães não dependessem dos portugueses.

Em 15 de Fevereiro de 1408, João Peres Doria, patrão do navio Santa Maria da Escada, já referido, fretou-o a mercadores de Valência, para uma viagem desta cidade a Palermo, tendo acordado no seguinte pagamento ⁸⁰:

<i>Frete</i>	50 florins de ouro de Aragão
<i>Calça</i>	20 “ “ “ “ “
<i>Chegada a Palermo</i> ..	2 quintais de sebo
<i>Chegada a Valência</i> ..	2 “ “ pez e estopa
	Quintaladas dos marinheiros

Todavia, em 1465 o português Brás Peres, fretou a sua nau Santa Cruz ⁸¹ a um mercador barcelonés, Gaspar Muntenamy, tendo acordado em 50 libras de frete, mais 10 de calça e 2 quintais de carga por marinheiro, em cada período de 30 dias, embora só estivesse prevista uma viagem de 25 dias. Comparados os dois fretes as diferenças não eram grandes, visto que as 60 libras, cerca de 110 florins, eram em parte compensadas com a entrega de sebo, sal e estopa.

Os preços disponíveis para meados do século XV apresentam

⁸⁰ A.R.V., *Protocolos*, nº 1254, foi. s/n².

⁸¹ A.H.C.B., Arc. Notarial, IX, 10 (Naus i Frets), Pasta 1460-1469.

também uma singular estabilidade. Em 1450, um frete de trigo ou milho, entre o Porto e Ceuta, custaria cerca de 300 reais, por cada tonelada, mais 8 reais a tonelada para calça⁸². Em 1453 e 1454, entre Lisboa e Ceuta, pagava-se, nesses mesmos produtos, 257 reais, acrescidos de 7 para calça⁸³.

É durante esta segunda fase que se vão incrementar, depois da conquista de Alcácer-Ceguer, as necessidades de transporte, o que levará a que a capacidade geral da marinha do reino tenha aumentado substancialmente. O facto de Portugal, desde meados do século XV, conseguir assegurar, com o transporte dos couros e do açúcar, um bom frete de ida para as regiões do Mediterrâneo, veio trazer consequências decisivas. De facto, a partir de certa altura, torna-se nítido que os portugueses optaram por uma especialização nos fretes destes dois produtos. Em certa medida, o já referido documento de 8 de Outubro de 1470⁸⁴, vem consagrar esta preferência nos fretes por certos produtos.

Esta situação de especialização, que anuncia a terceira fase na política de transportes, teve enormes consequências. A partir de então, o reino poderia ficar à mercê de qualquer crise no preço dos produtos, ou de retracção dos mercados. Foi o que aconteceu com a queda dos preços do açúcar nos finais do século. Repare-se que, provavelmente para facilitar o comércio da fruta, também objecto de preferência dos navios do reino, o monarca deu carta de seguro geral para todos os navios que iam e vinham de e para Tlemecem⁸⁵.

⁸² Azevedo, Pedro, *Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos* I, Lisboa, 1915, n.º 364, pp. 413/414; DP, Supl. I, 218.

⁸³ DP, Supl. I, 228.

⁸⁴ DP, III, 58, (acerca do exclusivo de transporte de fruta e açúcar).

⁸⁵ DP, III, 148.

Não foi suficiente. Com os preços do açúcar em baixa, para evitar perdas demasiado grandes, D. Manuel I teve de contingentar a exportação do açúcar madeirense. Juntamente com o volume do açúcar a exportar ⁸⁶, aproveitou para tabelar o preço dos fretes, num valor próximo dos 5,5 cruzados por cada tonelada, como se pode observar no quadro seguinte:

Configentes do açúcar e preço dos fretes, em 1498
(em arrobas/ano e cruzados)

Reino/Cidade	Quantidade	Frete	"Calça"
Flandres	40.000	5,5/ton	0,5/ton
Inglaterra	7.000	5,5/ton	0,5/ton
Ruão	6.000	-	-
Rochela	2.000	-	-
Bretanha	?	-	-
Águas-Mortas	6.000	4/ton	0,5/ton
Génova	13.000	5,5/ton	0,5/ton
Livomo	6.000	5,5/ton	0,5/ton
Roma	2.000	5,5/ton	0,5/ton
Veneza	15.000	6,5/ton*	0,5/ton
Constantinopla	15.000	6,5/ton*	0,5/ton

Fonte: DP, III, 323

* P. Spufford, *Dinero y moneda en la Europa Medieval*, Barcelona, 1991

⁸⁶ DP, III, 323.

Conclusão

A documentação existente mostra que Portugal, desde o reinado de D. Dinis, desenvolveu uma intensa actividade comercial com o exterior, tendo-se, então, criado vários círculos de interesses em tomo do comércio extemo, dados os lucros que esse comércio gerava. Entre esses grupos, foram emergindo os proprietários dos navios, cujos lucros, vinham directamente dos fretes, e os mercadores, que viam as suas margens de lucro dependerem do preço e estrutura dos mesmos fretes.

Em breve, porém, tomou-se visível como os interesses dos principais intervenientes iam, cada vez mais, divergindo. Ao longo de todo o século XIV, à medida que se foram definindo as regras a que obedecia esse tráfego e esse negócio, tomou-se também notória a tendência dos monarcas, donos de embarcações, em apoiarem os proprietários de navios em detrimento dos mercadores. A presença no Norte de África e as necessidades de transportes inerentes foram transformando, com o tempo, as questões relativas aos fretes de um estrito problema de negócios, numa questão política central.

Só no último quartel do século XV, os mercadores do reino conseguiram obter a liberdade e influência suficiente para mudarem, ligeiramente, a situação. Na ocasião, tanto os afretadores como os mercadores, perante as oportunidades que o mercado abria, escolheram a via da especialização do comércio. Durante alguns anos, a situação foi-lhes favorável. Mas, para o final da centúria tudo se alterou e a crise instalou-se.

Então, os proprietários dos navios aprenderam, juntamente com os mercadores, os perigos que comportava um comércio demasiado especializado em mercados que não dominavam e com meios

financeiros comparativamente baixos. Em contrapartida, a falta de especialização no comércio tinha-se mostrado vantajosa, ao permitir resistir às crises com menos custos e sofrimento.

Ao mesmo tempo, percebe-se o fascínio pela aventura africana e pela empresa da Índia. Essas alternativas iam-se tomando cada vez mais atraentes. Os navios estariam ocupados na sua actividade normal e os riscos económicos seriam, talvez, menores. É verdade que, no final do século, as caravelas portuguesas atingiam o Mediterrâneo Oriental, mas, pelos vistos, os lucros que retiravam já não eram tão grandes como antes.

Parece que, no final do século XV, mercadores e proprietários de navios tinham chegado a um novo acordo ...