

## De Lisboa rumo ao reino: o contrato de fretamento marítimo e os seus atores nos séculos XIV e XV

Leandro Ribeiro Ferreira

### Introdução

De Lisboa rumo ao reino: o contrato de fretamento marítimo e os seus atores nos séculos XIV e XV. Título sugestivo desta investigação, mas que merece uma nota explicativa: “De Lisboa”, porque pretendemos estudar o fretamento marítimo daquela cidade; “rumo ao reino” porque desejamos que esta investigação com uma incidência local contribua para o conhecimento geral desta prática mercantil no contexto do reino de Portugal. Não temos como objetivo o estudo da navegação e dos circuitos de navegação. Como tal, ao longo deste artigo procuramos levantar um pouco o véu daquele que tem sido um tema pouco aprofundado pela historiografia portuguesa. O estudo dos fretamentos marítimos, bem como dos agentes envolvidos nestes processos, tem merecido atenção nas investigações referentes a períodos cronológicos posteriores àqueles que acabámos de balizar. Tomando como exemplo o caso da cidade de Lisboa, procuramos, ao longo deste texto, esboçar algumas teorias sobre o frete marítimo português do período medieval. Não intentaremos, no entanto, ser exaustivos nesta abordagem. Com o trabalho que aqui apresentamos, procuramos responder a algumas questões que fomos levantando aquando da nossa investigação, ao mesmo tempo que pretendemos lançar outras pistas, às quais, pelo menos até este momento, não conseguimos dar resposta, para serem desenvolvidas em futuras investigações. Partindo essencialmente de documentos de ordenações régias, de livros de leis e posturas medievais e de documentos inseridos na coletânea *Descobrimentos Portugueses*, desejamos dar relevo a um mecanismo responsável pelo desenvolvimento da economia mercantil portuguesa das centúrias de Trezentos e de Quatrocentos.

Neste período, em Portugal, num reino pequeno e predominantemente rural, eram poucos, aqueles que se dedicavam ao comércio marítimo. Desse modo, os próprios mercadores assumiam um papel fundamental na organização da navegação e do comércio português do final da Idade Média. A partir do século XIV, no entanto, a prática mercantil começou a estar predominantemente ligada à tutela dos concelhos e das autoridades régias. Verifica-se, assim, um aumento da importância dos corretores e dos fretadores, agentes fundamentais na prática mercantil de Portugal, quer para uma tentativa da Coroa controlar e mediar o fluxo de encargos, quer para esta se prover de meios mais rigorosos na coleta de impostos. Esta política de controlo dos

funcionários mercantis municipais por parte do poder régio dar-se-á paralelamente, e por consequência, acrescentaríamos nós, ao período de ampliação do comércio externo português. Neste âmbito, o frete marítimo em Portugal possibilitou aos mercadores envolverem-se numa política de importações sem que estas provocassem acentuados desequilíbrios financeiros no reino. Como tal, o comércio português deste período é muito dependente das valias financeiras que se abriam através da utilização de navios portugueses enquanto agentes de frete internacional. É, portanto, objetivo deste artigo perceber de que forma as autoridades régias e municipais, procuraram organizar os fretamentos marítimos, inserindo esta política no contexto de crescimento do comércio externo português dos séculos XIV e XV.

Contudo, este texto não se esgota na análise à evolução do frete marítimo que se operava em Portugal, quer num contexto de mercado interno, quer no mercado externo. O frete era um sistema mercantil dispendioso. Como tal, mesmo quando se viviam tempos de carestia, os agentes envolvidos neste processo poderiam auferir somas monetárias muito significativas. Estes oficiais estavam responsáveis por recolher informações junto dos homens-bons da cidade e dos mestres dos navios, para assim saberem quantos navios existiam disponíveis para fretar e em quanto tempo se procederia ao seu embarque. Apregoadas estas notícias, os fretadores ficavam responsáveis por receber os pedidos dos interessados e de os mandar registar junto de um tabelião, o qual tinham, inclusive, ao seu dispor. Esta pequena síntese dá-nos uma ideia muito próxima sobre o segundo ponto que pretendemos abordar neste artigo. Isto é, desejamos compreender o modelo de organização destes fretadores, a sua forma de eleição e os seus modos de atuação, enquanto temos como horizonte presente o processo de controlo empreendido nestes homens pelas autoridades régias e municipais, interessadas nas significativas somas monetárias que o sistema de fretagem poderia mover.

## **1. A organização dos corretores e fretadores: uma política de controlo régio no contexto do comércio externo português**

No ocidente medieval, “do ano 1000 ao século XIII, o sector primário foi o motor da economia; nos séculos XIV e XV, a hierarquia modificou-se e coube ao sector terciário esse papel”<sup>1</sup>. Em Portugal, por sua vez, num reino pequeno e predominantemente rural, eram poucos, aqueles que se dedicavam, durante os séculos aqui estudados, ao comércio marítimo<sup>2</sup>. Desse modo, os próprios mercadores assumiam um papel fundamental na organização da navegação e do comércio português do final da Idade Média. “Em regra, três entidades diferentes intervêm nessa organização dos empreendimentos: o proprietário ou armador do navio, o participante na carga e o capitão”<sup>3</sup>. A partir do século XIV, no entanto, a prática mercantil começou a estar predominantemente ligada à tutela dos diversos concelhos e das autoridades régias<sup>4</sup>. Verifica-se, assim, um aumento da importância dos corretores<sup>5</sup> e dos fretadores, agentes fundamentais na prática mercantil de

1 FOURQUIN, 1969: 380.

2 MIRANDA, 2012: 249.

3 Porém, convém salientar que a propriedade de um navio não se distribuía equitativamente; utilizava-se o sistema da progressão geométrica – ou seja, 1/2, 1/4, 1/8, 1/16, etc. –, no qual predominavam as oitavas e décimas-sextas partes (MARQUES, 1959: 85).

4 BARROS, 2004, I: 99.

5 “A instituição de corretores aparece em Portugal, quando menos, em tempo de D. Afonso III, 1248-1279” (BARROS, 1945, IX: 332). Os corretores representam, num nível concelhio, um meio de interferência no comércio internacional, essencialmente dependente da jurisdição régia. Portanto, estes agentes eram nomeados pela Câmara, eram homens da sua inteira confiança, sendo necessária a existência de uma carta probatória para que pudessem exercer as funções de agentes diretos do município, enquanto intermediários obrigatórios, em todas as operações comerciais feitas entre estrangeiros e portugueses (RODRIGUES, 1968: 105).

Portugal, quer para uma tentativa da Coroa em controlar e mediar o fluxo de encargos, quer para esta se prover de meios mais rigorosos na coleta dos encargos<sup>6</sup>. Em relação aos fretamentos, de acordo com Filipe Themudo Barata, após 1355 ficaram definidas as principais medidas legislativas que regulamentariam o frete marítimo durante o período medieval<sup>7</sup>. Estas evidenciavam uma tentativa de diminuição da capacidade de articulação dos mercadores, para que estes tivessem um controlo mínimo em relação aos fretes marítimos<sup>8</sup>.

Esta política de controlo dos oficiais mercantis municipais por parte do poder régio dar-se-á paralelamente, e por consequência, acrescentaríamos nós, ao período de ampliação do comércio externo português. A partir do século XIII, mas com incidência especial no século XIV, o comércio com os mercados Euro-Atlânticos beneficiou de um período de expansão, atingindo o seu apogeu entre as décadas de 1370 e de 1380. Após esta intensificação, assistiu-se a um decréscimo acentuado até cerca de meados do século XV, “before the boost in commercial exchange in Flandres”<sup>9</sup>. O comércio externo português deste período marca-se, no entender de Luís Adão da Fonseca, por três questões essenciais: em primeiro lugar, é um comércio que beneficia da abertura do Estreito de Gibraltar, no final do século XIII, à navegação cristã. Esta ocorrência possibilitou uma ligação marítima que, a partir do século XIV, unia o Mediterrâneo ao Mar do Norte. “Por isso, uma adequada compreensão do fenómeno comercial português impõe a diferenciação destas coordenadas, não só porque elas apresentam diferente expressão económica, mas também têm diferentes implicações geopolíticas, ou seja, diplomáticas, para a monarquia e sociedade portuguesas”; consequentemente, em segundo lugar, trata-se de um comércio externo que se bifurca através da atração de dois pólos bem diferenciados: um atlântico, o outro mediterrânico. Enquanto o primeiro se pauta pela estrutura dos intercâmbios entre o norte e o sul da Europa, o segundo é marcado pela conjuntura económica mediterrânica. “Esta bipolarização, portanto, não acontece por acaso. É evidente que a inserção lusitana nestes espaços marítimo-comerciais, qual cadinho que funde numa só massa elementos diferentes, resulta de um conjunto de circunstâncias cujo encadeamento é fundamental ter em consideração”; por fim, em terceiro lugar, tendo em consideração a ação conjugada dos dois elementos anteriores, é preciso destacar a importância quase única da capacidade de transporte propiciada pela situação geográfica de Portugal. “Neste contexto, a atuação das embarcações nacionais como navios de frete possibilita aos portos portugueses a integração num mundo económico mais desenvolvido”. Isto é, o frete marítimo em Portugal irá habilitar os armadores-mercadores a “lançarem-se numa ampla política de importações sem provocarem um grave desequilíbrio financeiro para o país”<sup>10</sup>. No entanto, todo este processo, aparentemente complexo, possuía uma lógica económico-financeira perfeitamente identificável: a importação de produtos invisíveis através do frete marítimo permitia, por sua vez, “alimentar as importações que teriam finalmente a função de rentabilizar as viagens de retorno, no caso das embarcações estrangeiras, e as viagens de ida, no caso das embarcações nacionais”<sup>11</sup>. Desse modo, o comércio português deste período é muito dependente das “disponibilidades financeiras abertas pela utilização dos barcos portugueses como navios de frete internacional”<sup>12</sup>.

6 DOMINGUEZ, 2006: 31.

7 BARATA, 1998: 288.

8 DOMINGUEZ, 2006: 31.

9 MIRANDA, 2012: 249.

10 FONSECA, 1987: 543.

11 FONSECA, 1987: 543-544.

12 FONSECA, 1987: 544.

Se nos colocarmos em 1455 podemos verificar, através de um exemplo prático, esta lógica económico-financeira. João Nunes, mercador, e João Álvares, marinheiro, ambos moradores em Lisboa, motivados pela “carestia do pam que aguora auja em nossa terra E o ñ podiom auer”, pediam a D. Afonso V uma carta de licença para levarem uma caravela, que já estava fretada, a terras de mouros. Na embarcação, transportariam algumas mercadorias, exceto armas e ferro, as quais tencionavam vender em Anafé, Salé, Safim, ou outra terra de mouros, onde comprariam e carregariam trigo, ou outras mercadorias, para vender em Lisboa ou noutras cidades do reino. O monarca, “por serujço de deus e nosso e bem dicta çidade e de nossos rregnnos”, outorga a licença pedida com a duração limite de um ano, prevendo o pagamento dos direitos dos forais que eram devidos ao rei. Para além disso, é-lhes concedida uma carta de segurança, na qual D. Afonso V ordena que as autoridades do reino, bem como os corsários ao serviço da Coroa, deixassem que a embarcação prosseguisse a sua viagem sem ver as mercadorias penhoradas ou roubadas<sup>13</sup>.

Ao analisarmos este documento constatamos que, em primeiro lugar, este contrato de fretamento exemplifica perfeitamente a lógica económico-financeira que referimos. Os mercadores portugueses tentavam colocar cobro a um problema de provisões existente no reino português – lucrando, evidentemente, muito –, mas, para isso, levavam uma caravela fretada e carregada de mercadorias, prevendo a sua venda e, com os lucros que daí provinham, importando pão para o reino. Por isso mesmo, o frete marítimo terá sido um dos mecanismos usados pelos mercadores, mas também pela Coroa, como um dos principais sistemas que visavam suprir este problema.

## 2. Frete marítimo e os seus agentes: modelo de organização, eleição e modos de atuação

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 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<sup>14</sup>.

O acordo aqui reproduzido<sup>15</sup> reflete as pretensões ambiciosas dos mercadores do reino, pois constata a sua força, uma vez que este dinheiro iria servir os seus propósitos em eventuais negócios e pleitos, nos quais todos se propunham empenhar. A valia deste manuscrito é ainda mais significativa quando se constata que se trata do primeiro documento conhecido que, em Portugal, aborda os fretes marítimos para o exterior do reino, mesmo que o faça de um modo indireto. Por sua vez, é possível supor que a legislação sobre os fretamentos se tenha estruturado, no caso dos principais portos do reino, Lisboa e Porto, em torno dos problemas observados nestes dois municípios<sup>16</sup>.

13 *DP*, 1944, supl. ao vol. I, doc. 225: 340.

14 BARATA, 1998: 279.

15 “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” (BARATA, 1998: 279, nt. 1).

16 BARATA, 1998: 279.

Como referimos anteriormente, com o dealbar do século XIV, a prática mercantil era maioritariamente conduzida sob a tutela dos diversos concelhos e das autoridades régias. Entra-se, neste período, na primeira fase do desenvolvimento da política de transportes marítimos<sup>17</sup>, quando levantado o problema da regulamentação do transporte marítimo, nas primeiras décadas de trezentos, a Câmara do Porto, com consentimento de D. Dinis, aprovou, em 1324, a criação dos corretores-fretadores, moradores na cidade encarregados da corretagem e do fretamento de navios.

A série de documentos existentes relativos aos problemas criados em tomo destes funcionários suscita uma série de interrogações acerca do contexto no qual eles decorrem, obrigando-nos, por exemplo, a repensar algumas ideias acerca dos efeitos da crise do século XIV<sup>18</sup>. Nomeadamente, a considerar a existência de grupos muito ativos e a ganhar muito dinheiro naquele contexto, competindo entre si pelo domínio de setores-chave do comércio a longa distância. A partir do observatório valenciano, Paulino Iradriel Murugarren tem vindo a analisar certos dinamismos, como a especialização e desenvolvimentos específicos das atividades económicas e das alterações sociopolíticas na rede urbana meridional ocorridos entre os séculos XIV e XVI e vê na crise tardomedieval um conjunto de estímulos essenciais para a profunda transformação desse mesmo quadro urbano<sup>19</sup>.

Nas *Ordenações Afonsinas* é incorporada esta lei que acabámos de mencionar. A ordenação intentava corrigir uma queixa movida ao monarca pelos mercadores de algumas cidades do reino (Porto, Braga, Guimarães, Viseu e Chaves), lamentando-se que eram agravados pelos juizes, vereadores e homens-bons do Porto. Neste documento encontram-se estipulados alguns preceitos fundamentais acerca dos fretamentos. Apesar de circunscritos a um espaço delimitado, como acabámos de enunciar, acreditamos que se trata de uma fórmula que era visível noutros pontos do reino, nos quais podemos incluir o caso da cidade de Lisboa. Por esse mesmo motivo, esta lei acabaria por ser incorporada no corpo legislativo de D. Afonso V<sup>20</sup>.

No dia 25 de março de 1324, num domingo, reúnem-se, junto da Sé, um conjunto de indivíduos ilustres da cidade e do concelho do Porto, movidos por um pregão lançado por Bartolomeu Pregoeiro<sup>21</sup>. Nesta reunião é referido que alguns homens, “nom esguardando DEOS nem suas almas nem o proveito da Villa”, fretavam naus por iniciativa própria, sem requisitar os serviços das pessoas competentes para semelhante empresa<sup>22</sup>. Por este motivo, o concelho e os homens-bons do Porto, para solucionar esta questão, indicam que as naus e os navios que fossem fretados no Porto, “pera averem de carrear d’aver de peso”, rumo à cidade de Lisboa ou para a Flandres<sup>23</sup>, deveriam ser fretados por quatro homens-bons, eleitos entre si<sup>24</sup>. Após a eleição destes homens-bons, feita anualmente,

17 BARATA, 1998: 279.

18 BARRÓS, 2004: 99.

19 BARRÓS, 2004: 99, nt. 178.

20 “alguus Mercadores do Porto, e de Bragaa, e de Guimarães, e de Viseu, e de Chavees, e d’outros Lugares se me querellarom, dizendo que recebiam grande agravamento dos Juizes, e Vereadores, e d’alguus homees boos do dito logo do Porto, per razom de huma postura que fezerom em razom do fretamento das Naaos; e eu pera saber se era assy, fiz perante mim vir os ditos Juizes, e Vereadores, e homees boos do dito logo do Porto, e a dita postura, e outro sy os outros Mercadores, que se della agravavom, como dito he” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 55-56).

21 OA, 1984, liv. IV, tit. 5: 57.

22 Como teremos oportunidade de observar, esta será uma questão recorrente na documentação que coligimos para a cidade de Lisboa.

23 Amândio Barros, com base no *Corpus Codicum*, indica que se tratava de França e não de Flandres (BARRÓS, 2004, I: 100).

24 OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 56-57.

pela Páscoa<sup>25</sup>, deveria ser prestado um juramento aos Santos Evangelhos, com a promessa de que conduziriam os fretamentos das naus na cidade de um modo idóneo<sup>26</sup>, perante o almoxarife régio e o escrivão da cidade<sup>27</sup>. Após o juramento, os homens-bons escolhidos para este ofício deveriam ser anunciados pela cidade através de um pregão, “pera chegarem hy os ditos Mercadores do dito logo do Porto, e dos outros lugares, que hy chegar quiserem, pera esses quatro fretadores serem enlegidos com outorgamento dos mais, que se poder fazer”<sup>28</sup>.

No ano de 1355, “são tomadas novas medidas para esclarecer o estatuto de 1324”. Estas medidas são empreendidas contra um número restrito de mercadores, que dominavam, conjuntamente com proprietários e mestres, o mercado do transporte marítimo de mercadorias. Uma vez que estas restrições agravavam a maioria dos exportadores do Norte, geravam, naturalmente, inúmeros protestos<sup>29</sup>. Incorporado nas *Ordenações Afonsinas*, este documento fornece-nos valiosas pistas acerca da forma como atuavam os fretadores. Estes oficiais estavam responsáveis por recolher informações junto dos homens-bons da cidade e dos mestres dos navios, para assim saberem quantas naves existiam disponíveis para fretar e em quanto tempo se procederia ao seu embarque. Posteriormente deveriam mandar apregoar estas notícias perante os mercadores interessados<sup>30</sup>. “Depois, ficariam encarregados de receber os pedidos dos interessados, em local por eles determinado, de os mandar registar junto de um tabelião (o qual tinham ao seu dispor) [ou de um escrivão juramentado] e fretar os navios para esse efeito”<sup>31</sup>. No caso de se verificar alguma irregularidade no registo por parte do tabelião ou do escrivão, este incorria em pena de falsário<sup>32</sup>.

Para além disso, o fretamento poderia ser realizado, inclusive, noutros portos pela costa, “no caso de os pedidos de embarque serem maiores do que a oferta de barcos existente”<sup>33</sup>. Apesar de existir “alguma confusão nos termos, será possível considerar a existência de carregadores ao seu serviço”<sup>34</sup>, e haveria também idênticos serviços por eles assegurados em portos da Normandia, zona de contacto privilegiada neste tempo, à qual se junta a Flandres, embora de uma forma mais vaga”<sup>35</sup>. É-nos dada a informação, no entanto, de que os fretadores estavam incumbidos de anotar e de informar os carregadores quando os navios transportassem panos, “e o que sobejar dem-no aos ditos quatro homees boos, e recebam-no pera o Concelho”. Os carregadores, por sua vez, auferiam 15 soldos de pagamento pelo seu trabalho em cada ano<sup>36</sup>.

25 “E estes quatro homees boos devem d’entrar em cada huu anno pera esto por Pascoa per Concelho, apregoando aquelles, que pera esto enlegerem” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 58).

26 “E teem por bem, que aquestes homees boos, que enlegerem antre sy, jurem aos Santos Avangelhos, que bem, e diretamente fretem as Naaos per aquella guisa, que elles entenderem, e virem que he bem, e proveito da Cidade, e bem dos Mercadores, e razom tambem convinavel pera os Mercadores, como pera os Navios e Naaos, e cada hua Naaou ou Navio, como se avierem com os Mercadores” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 57).

27 “Que os ditos quatro homees boos, que forem fretadores, quando ouberem de seer enlegidos, que o dito Concelho, e homees boos façam hy chamar o meu Almoxarife, e Escrivvam do dito logou do Porto” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 60).

28 OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 60.

29 SOUSA, 1990, II: 320.

30 “E estes quatro homees boos, que as Naaos e Navios ham de fretar, devem a fallar com os homees boos da Villa quantas Naaos fezerem mester pera fretar, e em que tempo; e quando as Naaos ou Navios ou ouverem fretadas, devem-no de fazer saber aos Mercadores; e os que em ellas carregar quiserem, e em ellas tomar parte, que vaai aaquelle lugar, onde lhes estes quatro homees boos mandarem, e dem-lhes parte em tal guisa, que cada huu aja igualdade assy como virem que lhes conpre” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 57-58).

31 BARROS, 2004, I: 100.

32 “Outro sy quando os ditos fretadores derem parte a cada hue dos ditos Mercadores, como dito he, seja hy hue Tabelliam, ou Escrivvam jurado, que escrepva logo a parte, que assy for dada a cada hue, de guisa que cada hue aja sua parte pela guisa que for escripto, e lhe foi dada; e se for achado, que esse Tabelliam, ou Escrivvam jurado mingua, ou acrecenta algea parte do que assy foi dado, escrepvido menos, ou mais, ou riscando depois o que escrever, ou em algea outra guisa fazer em esso, que assy escrepver, o que nom deve, aja pena de falsairo” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 62).

33 BARROS, 2004, I: 100, nt. 180.

34 A. H. de Oliveira Marques atenta também nos “descarregadores” (MARQUES, 1986, IV: 175).

35 BARROS, 2004, I: 100.

36 “E os que forem carregadores, devem aver quinze soldos de tornaies por seu assom cada huu, e os descarregadores em Normandia outro tanto, e nom mais” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 58).

Em relação à punição para quem infringisse alguma das ordenações anteriores, “em parte ou em todo”, ficava estipulado o pagamento, ao concelho, de 500 libras, vendo também o seu nome eliminado do rol de vizinhos<sup>37</sup>. Algumas irregularidades mais específicas são também legisladas: no caso de existir algum mercador que revender a outrem a parte que lhe for dada na nau por um fretador, sem acordo prévio, este ficava sujeito a uma pena de 500 libras, para além de ser “deitado de vizinho”<sup>38</sup>. No caso de ser um mercador estrangeiro, estava sujeito a uma pena monetária de igual valor, mas a esta se juntava o impedimento de carregar qualquer tipo de mercadoria na cidade durante todo o ano<sup>39</sup>. Caso existisse comum acordo entre os fretadores e o mercador, este último poderia revender a parte que tinha fretado, pela quantia que o havia feito. Caso a revenda fosse feita por valores superiores, ficava sujeito às penas anteriormente descritas<sup>40</sup>.

Apesar de os fretadores estarem impedidos de possuir partes nos senhorios das naus, não parece que, em alguns casos, isso tenha atenuado o incumprimento dos seus deveres. Assim, verificava-se que alguns agentes não atuavam de forma equitativa no repartimento das cargas e dos mestres, favorecendo mercadores, ao conceder-lhes mais espaço nos navios do que aquele a que teriam direito<sup>41</sup>. Nesses casos, o monarca estipula que estes homens fossem punidos e as penas estipuladas passavam a ser “demandadas” e o dinheiro da punição entregue no município, em primeiro lugar, pelo procurador do concelho<sup>42</sup>. Caso este o rejeitasse, esta tarefa era incumbida, pela seguinte ordem, ao almoxarife régio, ao escrivão ou a qualquer pessoa do povo<sup>43</sup>, “tambem da Cidade, como de fora. E seja de melhor condiçom aquelle, que primeiro chamar a parte a Juizo pola dita razom, e leve da dita pena das ditas quinhentas libras as cem libras pera sy, e as outras partes sejam pera o concelho”<sup>44</sup>.

Por fim, se o mestre da nau consentisse que algum mercador carregasse mais mercadorias do que aquelas registadas pelos fretadores, “e o fezer a sabendas”, então incorria nas penas anteriormente descritas<sup>45</sup>.

Sem existir um consenso quanto ao ano exato, mas seguramente numa data anterior a 1380, é assinalada a criação da Companhia das Naus, por D. Fernando. A ordenação que a instituiu previa a inscrição obrigatória, nesta Companhia, de todos os navios tilhados, com mais de 50 tonéis, com as respetivas declaração do preço, do valor e da data de construção. De todos os fretes realizados e dos lucros dos navios, duas coroas por cento eram pagas para as bolsas de Lisboa e do Porto. Desse modo, os proprietários dos navios perdidos por naufrágios, por apresamento por inimigos, entre outros infortúnios, eram indemnizados pelos valores constantes nas bolsas. Esta lei previa ainda que quando os navios fossem fretados para terras de inimigos

37 “E aquelles, que contra esto forem em parte ou em todo, peitem quinhentas libras pera o Concelho, e sejam deitados de vizinhos, e o estabelecimento ficar firme, e em sua forteleza” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 58).

38 “E se depois for achado que alguu Mercador revender a outrem a parte, que lhe for dada na Nao pelos ditos fretadores, nom avendo razom aguisada por por que nom deva de carregar, que aja a pena das ditas quinhentas libras, e seja deitado de vizinho” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 60-61).

39 “e se for Mercador de fora, pague as ditas quinhentas libras, e nom lhe dem todo aquelle anno carrega em essa Cidade, e ficará a postura firme pera sempre” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 60-61).

40 “e seaventura leixar de carregar por aluua razom aguisada, entom possa revender essa sua parte, que lhe assy foi dada, por toda aquella quantia, por quanto lhe foi dada pelos ditos fretadores, e nom por mais; e se o contrairo de esto fezer, que aja as ditas penas” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 60-61).

41 “Outro sy se os ditos fretadores nom fezerem igualdade, ou per outra guiza fezerem o que nom devem, pera se nom guardar a dita postura, como dito he, aja cada huu as ditas penas pela guisa, que dito he” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 61).

42 “e de esto sejam requeredores, e accusadores pera demandarem as ditas penas o dito meu Almoxarife, e Escrivam, ou Procurador do Concelho, ou outro qualquer do Povoo tambem da Cidade, como de fora parte. E seja primeiro recebido a demandar as ditas penas o Procurador do Concelho, e leve a pena dos ditos dinheiros pera o Concelho” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 61).

43 “e se as demandar nom quiser, entom as demande o dito meu Almoxarife, e Escrivam, e levem as ditas quinhentas libras pera mim; e se o dito meu Almoxarife, Escrivam nom quiserem demandar a dita pena dos ditos dinheiros, entom os demande outro qualquer do Povoo” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 61-62).

44 OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 61-62.

45 “Outro sy se o Meestre da Nao consentir que alguu Mercador meta mais averes, que aquelles que lhe foram assignados pelos ditos fretadores, e o fezer a sabendas, aja as ditas penas, e sejam-lhe demandadas pela guisa, que dito he” (OA, 1984, vol. IV, tit. 5: 62).

fosse necessário haver segurança dos mesmos<sup>46</sup>. No entanto, D. Fernando depressa se arrependeu deste projeto. Em 4 de novembro de 1382, “deu instruções ao corretor Gonçalo Anes, ao qual deu a carta de mercê de ofício de fretador das naus, para dar prioridade, em Lisboa, ao fretamento dos seus próprios navios”<sup>47</sup>. Como veremos, a intervenção régia nesta matéria acentuar-se-á ao longo dos tempos.

Os documentos que coligimos permitem-nos confirmar uma série das ordenações importantes para a questão em estudo. Possibilitam, também, tecer outro tipo de considerações. Sabemos, através de uma postura, que os fretamentos e os fretadores lisboetas eram registados num livro próprio da Câmara<sup>48</sup>. Esta prática era levada a cabo porque, tal como no Porto, a cidade tinha direito a um vencimento monetário por cada frete realizado nos seus portos. No ano de 1392, D. João I remete para o seu procurador a decisão de confirmação dos direitos da Câmara de Lisboa na jurisdição das suas rendas e dos fretamentos da cidade<sup>49</sup>. Volvidos 14 anos (1406), uma outra ordenação reguladora dos direitos da cidade e do concelho de Lisboa sobre os fretamentos da cidade permite-nos perceber o quão lucrativo era este sistema mercantil para este município<sup>50</sup>. Por este ano, Lisboa deveria arrecadar, como era norma até aí, para ajuda dos seus encargos, dois marcos de prata por qualquer navio com mais de 100 tonéis que fosse fretado ou carregado na cidade. Este pagamento era distribuído equitativamente pelos senhores do navio (um marco de prata) e pelos mercadores que fretavam a embarcação (outro marco de prata). No caso de o navio ser “de moor carrega dos dictos Çem tonees”, deveria ser cobrado, por cada tonelada, a razão de “dous marcos de prata ssoldo por liura”. No entanto, “alguns maleçosos por defraudar E fazer engano aa dicta çidade por ã auuer o dicto direito”, mandavam fazer cartas de fretamento com a menção de que estas haviam sido feitas fora do reino<sup>51</sup>. Para evitar mais condenações e punições de vários mercadores, que resultavam em grandes “danos e perdas”, o monarca ordena, em consentimento com o município e os mercadores da cidade, que o pagamento devido à Câmara por cada navio fretado ou carregado, com mais de 100 tonéis, nos portos lisboetas, passava a ser de um marco de prata, metade pago pelo senhor do navio e a outra metade pelos fretadores. No caso de a embarcação possuir uma tonelagem superior a 100 tonéis, deveria ser cobrado, pelo fretamento, o soldo por libra à razão do marco<sup>52</sup>.

Em 1416, surgem novos dados acerca dos fretamentos de Lisboa. É concedida por D. João I a confirmação de uma carta de guarda do privilégio de preferência, detida pelos homens-bons e o concelho de Lisboa, no fretamento dos navios que estivessem no porto da cidade. A Câmara de Lisboa possuía o privilégio de fretar em primeiro lugar “quando em a dicta çidade steuerem poucos nauyos”. No entanto, alguns mercadores estrangeiros fretavam navios sem salvaguardar o privilégio da cidade<sup>53</sup>.

46 *DP*, 1944, vol. I, doc. 147: 171-173.

47 BARATA, 1998: 281.

48 “E nom dixeis nem consintais vos nem os demais oficiais que no depaxo das Embarcais (sic) intendam seya nenhuma que fretada vaa do Rio em fora sem que os fretadores haiam corretagem de tais fretamentos porque assim nos pras E he nosa merse E este se Registe no liuro da camara pera todo tempo se saber a maneira que em ellos se a de ter” (*LPA*, 1974: 226).

49 *DP*, 1944, vol. I, doc. 182: 198-199.

50 A questão da recolha de impostas que recaiam sobre a atividade fretadora e a forma como eles eram arrecadados levantou uma série de problemas um pouco por todo o reino; não se trata de uma situação exclusiva da cidade de Lisboa (BARATA, 1998: 286).

51 Como facilmente se subentende, a cidade só receberia os seus direitos financeiros quando os navios eram fretados nos seus portos.

52 *DP*, 1944, vol. I, doc. 211: 219-220.

53 *DP*, 1944, I: doc. 235: 243-244.



A questão dos fretamentos da cidade não terá ficado totalmente resolvida em 1406. No dia 7 de novembro de 1422, reúnem-se, na Câmara de Lisboa, alguns dos mais ilustres cidadãos da cidade, os comumente designados “homens-bons”<sup>54</sup>. Na agenda da reunião está ditado um assunto que nos é familiar: “muitos asy mercadores como Senhorios e mestres de naujos catam muitos camjnhos E aazos pera desfraudar a çidade do direito que ha dauer do marquo da prata dos dictos naujos”<sup>55</sup>. Alguns afirmavam que todas as mercadorias que transportavam eram suas, ou seja, que estas não vinham fretadas, nem necessitavam de o ser, e iam assim carregar o navio a Setúbal e a Alcácer, entre outros lugares, para fugir ao pagamento do marco de prata à cidade de Lisboa. Outros, pelo contrário, optavam por garantir que os seus navios vinham fretados dos locais que eram provenientes, “por vyndo e por hida nam emargando que assy vjnham de boto com suas mercadarias a esta çidade e nella as descarregauam e se hiam della a carregar aos dictos lugares de setuuell alçaçer como ao algarue e a outras partes”. Com este subterfúgio, conseguiam fugir ao pagamento do direito da cidade, pois não fretavam nem carregavam mercadorias nos portos de Lisboa. No entanto, sempre que eram pedidas as cartas de fretamento, os mestres alegavam que as tinham deixado “na terra donde asy vinham fazendo todo esto e outros muyto conluyos soomento por desfraudar e enganar a dicta çidade por lhe nam pagarem o dicto direito do marquo”. Para resolver este problema, fica decidido que os mestres e senhores dos navios que chegassem ao porto de Lisboa, provenientes de “quaaesquer partes e lugares”, tinham até às doze horas do dia seguinte para apresentarem as cartas públicas dos seus fretamentos, “a quem o carreguo dello polla dicta çidade teuer”, ou seja, aos fretadores da cidade. No caso de não as mostrarem, então, ficava estipulado que pagassem um marco de prata à cidade, independentemente de não carregarem ou fretarem navios nos seus portos. Para além disso, os infratores, fossem mercadores, senhores, mestres, ou marinheiros, ficavam sujeitos a “averem galardam de ssuas maliças e enganos”<sup>56</sup>.

O fretamento dos navios era, como dissemos já, um ofício exclusivo dos fretadores da cidade. Em 1428, o corregedor, os vereadores, procuradores e homens-bons de Lisboa reforçam esta postura, indicando que nenhum marinheiro, mestre ou senhor de navios, naves e baixéis poderia fretar qualquer embarcação sem recorrer aos fretadores da cidade. No caso de não o fazerem através destes agentes, ficavam obrigados a pagar quer à cidade, quer aos fretadores, os valores estipendiários que lhes eram devidos por este serviço<sup>57</sup>.

Sobre este assunto, uma nova ordenação é promulgada em 1452. As autoridades concelhias (corregedor, vereadores, procuradores e homens-bons), tendo conhecimento que existiam pessoas que desempenhavam o ofício de fretador e de corretor sem que para isso possuíssem as cartas que os legitimavam neste ofício, estipulam um conjunto de penas para quem infringisse esta lei. Assim, quem não detivesse uma carta da cidade que o legitimava enquanto corretor-fretador e fosse apanhado, pela primeira vez, a exercer estes ofícios ficava sujeito a uma pena de 500 reais brancos; se incorresse novamente nesta irregularidade deveria pagar, desta vez, 1000 reais brancos; por fim, se houvesse alguém tão ousado que voltasse a praticar esta ilegalidade uma terceira vez, então, o valor da pena ascendia aos 1500 reais brancos – pena, evidentemente, com valor dissuasor –, sendo que metade deste valor destinava-se ao acusador e a outra

54 A saber, João Afonso Fuseiro, corregedor da cidade e vassalo do rei; João Esteves e Rui Gomes, vereadores; Rui Pires, procurador do concelho da cidade; Fernão D'Alvares da Escada da Pedra; Vicente Ruiz, antigo juiz dos feitos do cível; Fernão da Veiga, juiz dos feitos do crime; Gil Martins, antigo sobrejuiz; Felipe Daniel e Rui Garcia, mercadores; entre outros homens-bons da cidade (LPA, 1974: 160).

55 Vê-se, neste momento, que a redução para um marco de prata nos direitos portuários da cidade, aquando dos fretamentos marítimos, encontra-se em vigor.

56 LPA, 1974: 160-162.

57 LPA, 1974: 152-153.

metade à ajuda das obras na cidade. Para além disso, é sublinhada a impossibilidade de compra e venda de qualquer tipo de mercadoria por parte de um mercador estrangeiro sem a consulta prévia de um corretor (serviço evidentemente pago). Quem não o fizesse, seria multado em 200 reais brancos, destinados às obras da cidade. No entanto, os moradores da cidade não ficavam sujeitos quer à pena, quer à corretagem, quando compravam mercadorias para as suas provisões e não para revenda<sup>58</sup>.

Esta questão parece dar seguimento às queixas verificadas num manuscrito não datado, mas muito provavelmente situado no reinado de D. João I, no qual o monarca indica que os senhorios e mestres de navios, através dos vereadores e procuradores de Lisboa, moveram reclamações acerca dos fretamentos feitos naquela cidade. Segundo estes homens, alguns mercadores fretavam navios junto de pessoas que não tinham carta de fretador. Por este motivo, não era pago o salário a que os fretadores beneficiavam pelos seus ofícios, nem a cidade usufruía dos seus direitos monetários. Analisadas as queixas, o monarca ordena que este privilégio se faça cumprir, reforçando a ordenação que defendia que “se nom Entermeta a fazer fretamento pessoa que carta de officio de fretador E tratador (?) nom tenha”<sup>59</sup>.

Sobre os rendimentos dos fretadores, apesar de não termos podido recolher dados concretos acerca dos seus lucros, sabemos que estes seriam onerosos. Disso nos dá a evidência da redução do número de fretadores estantes em Lisboa<sup>60</sup>. A Câmara atenta aos lucros mais reduzidos que estes auferiam em comparação com um passado próximo, pede para que se proceda à diminuição do número de oficiais que desempenhavam estas funções. O motivo, claro, parece simples de ser traduzido: numa matéria bastante propícia a irregularidades, interessava ao concelho, para benefício financeiro próprio, que os fretadores desempenhassem as suas funções dentro das normas. Para isso, era necessário que estes auferissem bons rendimentos para que pudessem resistir um pouco mais à tentação de incorrer em práticas que hoje se diriam corruptas... Uma outra carta de aforamento, datada de 1364, permite-nos retirar semelhantes ilações. D. Afonso V dava, em duas vidas, a Esteve Anes, fretador das naus<sup>61</sup>, umas casas em Lisboa, situadas na rua de Morraz, e outras na rua da Judiaria Nova, pelo valor de 50 libras anuais<sup>62</sup>. A repetição desta quantia anual num diferente aforamento, em Lisboa, feito a um outro fretador das naus, Estêvão Anes<sup>63</sup>, indica a prevalência de rendimentos significativos em mais do que um indivíduo.

Durante o reinado de D. João I, verifica-se uma diminuição, de 25 para 12, do número de fretadores estantes na cidade, porque “nom he iusto que em desprezo da dita poruizon E pusturas os officios percam E non haiam os sellairos que por nosos Antecesores lhe foran dados E Rendan menos sendo doze do que soham de Render sendo vinte sinco de que nos os tiramos com parcer dos do nosso concelho por iustas cauzas que a ello nos moueRam”<sup>64</sup>. Para reforçar esta disposição, o monarca ordenava que daí em diante os salários dos fretadores não fossem nunca diminuídos, mas sim “acrescentados”<sup>65</sup>. Desta redução do número de fretadores da cidade nos dá conta um outro documento, datado de 1433. D. João I, dirigindo-

58 *LPA*, 1974: 38-39.

59 *LPA*, 1974: 225.

60 Atentaremos nesse caso de seguida.

61 A designação de “fretador das naus” obriga-nos a formular a hipótese de existirem diferentes tipos de fretadores, apontando, inclusive, para uma possível categorização hierárquica.

62 *DP*, 1988, supl. ao vol. I, doc. 174: 285.

63 *DP*, 1988, supl. ao vol. I, doc. 379: 398.

64 *LPA*, 1974: 225-226.

65 *LPA*, 1974: 226.

se a João Afonso Fuseiro, corregedor régio de Lisboa, ordena que Vicente Anes não seja retirado do ofício de fretador, em virtude da redução que estava a ser feita pelo referido corregedor<sup>66</sup>. Para além desta intervenção direta do monarca em questões municipais, o documento fornece-nos ainda outras pistas acerca do modo de funcionamento da delegação deste ofício nestes tempos. João Gomes informou D. João I de que ele já tinha sido fretador na cidade de Lisboa. No entanto, este antigo agente “posera este ofício em vicente annes seu parente e morador em esa çidade o qual já tem per carta que a çidade dell deu a nosso Requerimento”<sup>67</sup>. Verificava-se, portanto, a cedência do ofício de fretador por parte de alguns indivíduos para pessoas suas conhecidas. No entanto, a documentação que coligimos não nos permitiu responder a uma série de questões que se impunham: esta cedência da carta de fretador a outrem era feita com algum benefício para o antigo proprietário ou através de um simples e comum acordo? Sabemos, porque o documento nos diz, que o monarca tinha de validar o novo fretador em funções (como, aliás, quando o compromisso era feito de raiz), com conhecimento do concelho, processo que nos leva a questionar as condições impostas pelas autoridades régias e municipais para a realização desta cedência...

A intervenção dos monarcas nos fretamentos concelhios é novamente manifestada através de manuscritos indicativos de nomeações régias para o ofício de fretador das naves e das barcas, entre outras embarcações, da Coroa. Em 1371, Fernão Gomes, alcaide das galés reais, é nomeado mestre, pela mão de D. Fernando, da barca régia “que chamam Sam Jorge”, com a obrigatoriedade de prover, marear e administrar a barca. Fernão Gomes podia assim nomear marinheiros e grumetes para nela servirem, pagos pelas suas soldadas, substituindo, se necessário, aqueles que o mestre “vjr que hi nō ssom compridoiros”. Para além disso, o referido mestre poderia fretá-la, recebendo por isso os lucros que dela advinham. No entanto, são indicadas algumas condições para o referido fretamento: é ordenado que quando a barca estivesse em Lisboa, Fernão Gomes não a poderia fretar sem antes apurar se o ofício da Fazenda régia na cidade necessitaria de qualquer prestação de serviços. Por fim, é também indicado que o mestre, quando estivesse fora da cidade de Lisboa, poderia fretá-la nos portos para outras partes, desde que esta não tivesse de regressar com carregamentos para esses locais. Isto é, o fretamento no local de desembarque poderia ser feito caso fosse acordado o seu descarregamento em Lisboa<sup>68</sup>. Em condições semelhantes àquelas que aqui foram enunciadas, no mesmo ano, Martim Ortiz, recebia uma carta de mercê de mestre da barca d'el-Rei, Santa Maria<sup>69</sup>.

Volvidos 11 anos, em 1382, é outorgada uma carta de mercê do ofício de fretador das naves, barcas e quaisquer outros navios que D. Fernando – bem como os seus sucessores – possuía ou venha a possuir, a Gonçalo Anes, corretor, nos mesmos termos em que já o eram Pedro Afonso e João Domingues, ambos fretadores. A novidade desta carta de privilégios assenta no facto de o monarca, atento aos grandes lucros que o frete marítimo nesta época já provia, indicar expressamente que no porto de Lisboa os fretes de navios só poderiam ser feitos após as naves régias terem sido todas fretadas<sup>70</sup>.

66 “A uos Joham afonso Fuseiro corregedor por nos em a cidade de lixboa Saude bem sabees como quando outro dia viestes a nos ao lumyar nos falastes em com.o os fretadores dessa çidade eram mujtos E como nos uos disemos que em ello teuesses tal maneiro como hi nom ouese majs que aquelles que vises que fossem conpridoiros a dcta çidade” (LPA, 1974: 260).

67 DP, 1944, vol. I, doc. 253: 260.

68 DP, 1944, vol. I, doc. 121: 139-140.

69 DP, 1944, vol. I, doc. 122: 140.

70 “mandoo uos que em quanto os nosos nauyos esteuerem em esa çidade e nō forem fretados elle nō frete nem posa fretar nemhuus outros nauyos ataa que elles seiam ffretados” (DP, 1944, vol. I, doc. 155: 180-181).

Avançando até ao reinado de D. Afonso V (1454), percebemos que o monarca concede a João de Lisboa, corretor e fretador na dita cidade, após um pedido de D. Vasco de Ataíde, prior do Crato, uma carta de mercê do ofício de fretador de naus e de navios, entre outro tipo de embarcações, bem como do ofício de corretagem de todas as mercadorias, sem qualquer limitação geográfica, ou seja, perante “todos nosos Regnos e Senhorios”<sup>71</sup>.

A documentação que coligimos mostra-se avara em relação a cartas de fretamento provenientes dos séculos XIV e XV. Vimos muitas, principalmente através do vasto e importante volume de anexos publicado por Amândio Barros<sup>72</sup>, mas estas incidem num período posterior àquele que aqui estudamos... Ainda assim, dispomos de dois documentos que relatam o fretamento de um baixel e de uma caravela<sup>73</sup>. Por este motivo, não intentaremos responder a todas as questões que possam ser levantadas sobre este tema. Procuraremos, pelo contrário, tecer alguns apontamentos que se demonstrem indicativos sobre o sistema de frete marítimo dos séculos XIV e XV.

Um frete, de uma forma geral, pelo menos para o conjunto do Sul da Europa, podia ser contratado de duas diferentes 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”<sup>74</sup>. As cláusulas compreendidas nestes documentos, *mutatis mutandis*, encontram-se assinaladas na documentação que coligimos.

No dia 18 de maio de 1386, três mercadores, Vasco Martins, morador em Santarém, Joane Anes e Afonso Rodrigues, moradores em Setúbal, decidiram fretar ao mestre, João Ramalho, o baixel a que chamavam de Santiago. No total seriam carregados 57 moios de pão (contendo 64 alqueires em cada moio)<sup>75</sup>, que implicavam o pagamento de 1140 libras pelo fretamento deste baixel, ou seja, 20 libras por cada moio de pão. Para além disso, acrescia ainda o valor de 3 soldos por cada moio de pão (171 no total), para as calças do navio. Neste fretamento ficara acordado que a embarcação seria carregada no Porto, no prazo máximo de oito dias. O mestre comprometia-se a ter o navio bem toldado, aparelhado e equipado de âncoras, cordas, cobres, marinheiros, pajens e todos os outros aparelhos necessários à viagem. Além disso, o mestre responsabilizava-se, também, por fazer todos os possíveis para salvar a embarcação e o seu carregamento<sup>76</sup>. No caso de acontecer algum percalço durante a viagem, dois terços das perdas ficavam à responsabilidade do mestre e o outro terço às custas dos mercadores. Estimava-se igualmente uma pena de 1000 libras (valor, certamente, dissuasor) para quem não cumprisse o contrato assinado<sup>77</sup>.

71 DP, 1988, supl. ao vol. I, doc. 132: 163.

72 BARRÓS, 2004, II.

73 Uma delas anteriormente apresentada, no ponto referente ao contexto do comércio externo português.

74 BARATA, 1998: 283.

75 Divididos em duas partes: 30 moios de Vasco Martins e 27 dos outros dois mercadores em conjunto.

76 “E deytaredes ancoras e cordas e caabres em costa de mar e em porto estando pera ssualor o dicto bayxel e os aueres que em el forem carregados” (DP, 1988, supl. ao vol. I, doc. 50: 69).

77 DP, 1988, supl. ao vol. I, doc. 50: 69.

Depois de carregado o baixel, dava-se início à viagem, com destino à cidade de Lisboa, prevendo-se, no entanto, uma escala no Restelo durante dois dias. Chegado a Lisboa, era imposto um prazo máximo de oito dias para ser totalmente descarregado. Até findar este prazo, o pagamento a João Ramalho deveria ser feito pelos valores previamente acordados. No caso de os três mercadores não o conseguirem fazer, a quarta-parte do carregamento revertia para a posse do mestre do navio<sup>78</sup>.

O documento permite-nos retirar outros dados acerca da feitura das cartas de fretamento. Estas necessitavam ser oficializadas por um tabelião, Antoninho Domingues neste caso, e validadas por um conjunto de testemunhas: Afonso de Mujugães, marinheiro, Antoninho Martins “Chichjm”, Álvaro Domingues, marinheiro, e Estêvão Esteves, medidor do sal<sup>79</sup>.

### 3. Questões em aberto

#### 3.1. As barcas de passagem entre Lisboa e Almada: um primeiro modelo de regulação concelhia dos fretes marítimos?

A forma mais incipiente, e talvez mais antiga, de fretamentos marítimos consistia no frete das barcas de passagem. Os rios representavam, na Idade Média, um difícil obstáculo na transposição das suas margens. As pontes minguavam e representavam uma das poucas “obras públicas” admitidas nestes tempos. Por isso, se as dificuldades técnicas ou o custo de edificação de uma infraestrutura como esta ultrapassavam as possibilidades da época, “recorria-se ao vau ou à barca”<sup>80</sup>. Sabe-se que, no reino português, o número de barcas de passagem era grande. “Além do mais, a barca permitia lucros, sempre bem organizados e em proveito dos senhorios ou dos concelhos. Não havendo embora estudos sobre estas barcas para o período medieval, é lícito admitir que mais de uma centena estava em uso, como aliás a própria toponímia deixa entrever”<sup>81</sup>.

Em Lisboa, no ano de 1284, são-nos fornecidos relatos sobre a questão dos lucros das barcas de passagem. Neste ano é, aparentemente, solucionado um problema antigo, que estava novamente na ordem do dia, entre o alcaide, alvazis e concelho de Lisboa e o comendador, alvazis e concelho de Almada, sobre a taxa das passagens e fretes que deviam levar os barqueiros entre Lisboa e Almada e vice-versa. Segundo o concelho de Lisboa, as barcas de passagem, colocadas “de longo tempo” por comum acordo entre os dois concelhos, foram postas para que levassem, entre uma e outra vila, “os barqueyros aj de beschas como de homeens como doutras cousas”. No entanto, estes barqueiros, para realizar a travessia, cobravam, às gentes das vilas, valores superiores àqueles que haviam sido acordados anteriormente. O documento fala mesmo na existência de uma “germaydade” – ou seja, uma aliança ou irmandade<sup>82</sup> – de barqueiros, criada em tempos antigos e que tinha por objetivo o comum acordo sobre os preços da travessia. Para solucionar o gravame, o concelho de Lisboa ordena que cada travessia das barcas de passagem se faça segundo aquilo que descrevemos de seguida. Por cada travessia era cobrado, a cada pessoa, um dinheiro. A este valor acresciam outros valores estipendiários, de acordo com algumas cláusulas, devidamente tabeladas: seis dinheiros por cada besta cavalari ou muar que transpusesse o rio; três dinheiros por cada besta asnal; um dinheiro por

78 DP, 1988, supl. ao vol. I, doc. 50: 69.

79 DP, 1988, supl. ao vol. I, doc. 50: 69.

80 MARQUES, 1986, IV: 126.

81 MARQUES, 1986, IV: 127.

82 VITERBO, 1865, 2: 16.

cada cesto de colo “chão”; um dinheiro por cada “argaã” cheia de pão ou de outras coisas. No caso de os barqueiros “mayes leuar ca de suso e tanxado se for achado en Lixboa ou en almadáá dem com ele na torre e pecte Cinqui soldos”. Para além disso, ficava estipulado que se alguma pessoa “ueer a qualquer dos portos des que se poser o sol que queira pasar se conos barqueyros comó ó passaem”. Os barqueiros ficavam também impedidos de transportar mouros e servos sem o consentimento dos seus senhores. No caso de os barqueiros os transportarem, e estes se perderem, ficavam sujeitos a responder perante os seus senhores<sup>83</sup>. No nosso entender, prevê-se, já aqui, possivelmente, um primeiro modelo de organização de fretamentos, tutelados pelas autoridades municipais. Os preços eram regulados, organizados e os seus intervenientes possuíam uma noção clara de que pertenciam a uma “germaydade”. Embora fosse bastante interessante saber se estes modelos de organização, algo incipientes, de travessia marítima através do frete de uma barca possuíram, em algum momento, algum reflexo na organização dos posteriores fretamentos alfandegários, não encontramos na documentação dados suficientes para responder a esta questão. No entanto, desejamos aprofundar esta ideia numa investigação sobre o assunto que se encontra em curso, a qual revelará dados interessantes sobre este aspeto.

### **3.2. Corretores e fretadores, um só agente?**

Gama Barros afirma que “sobre o fretamento dos navios as disposições legais anteriores ao século XV não falam ainda na intervenção de correctores”<sup>84</sup>. Esta é uma realidade documentada que se manifesta um pouco por todo o reino. Apesar de na maioria da documentação se observar uma separação entre ambas as funções, estas ficavam, no entanto, à guarda de um mesmo indivíduo. A bibliografia não avançou ainda, no nosso entender, de forma detalhada, os motivos que levavam à execução cumulativa destes dois cargos desempenhados no âmbito municipal. No entanto, cremos que se trata de uma consequência inevitável da atuação destes oficiais. Em primeiro lugar, devido a funções estritamente práticas. Um fretador deveria registar os navios que chegavam ao porto da cidade, bem como as mercadorias que nele eram trazidas. Tinha, portanto, um conhecimento detalhado sobre os portos da cidade. Desse modo, torna-se lógico e evidente a delegação numa mesma pessoa de dois ofícios tão próximos. Por sua vez, em segundo lugar, acreditamos que se trata também de uma lógica de controlo concelhio. Isto é, a Câmara de Lisboa, procurou, como demonstrámos, reduzir o número de fretadores, quer para estes serem beneficiados com maiores lucros (e assim terem menos necessidade de cometer fraudes), quer para conseguirem mover um controlo mais apertado a estes agentes. A corretagem e o fretamento são dois sistemas portuários que dão muito lucro; como tal, cabia à cidade impulsionar e regulamentar estes oficiais de modo a controlar melhor os lucros que daí advinham.

83 *DP*, 1988, supl. ao vol. I, doc. 9: 9-10.

84 *BARRÓS*, 1945, IX: 342.

## **Fretamentos e fretadores em Lisboa nos séculos XIV e XV: um balanço final**

O frete marítimo possibilitava a importação de mercadorias das quais o reino sentia falta. Era, portanto, tal como vimos, um dos principais meios de que a Coroa, os mercadores e as autoridades municipais dispunham para contornar a falta de dinheiro no reino português. Por este motivo, a organização dos fretadores por parte das autoridades concelhias, e consequentemente pela monarquia, revelam uma proximidade crescente entre o desenvolvimento e expansão do comércio externo português e os sistemas de fretagem dos principais portos do reino. Os fretes marítimos eram caros, como tal, os agentes envolvidos neste processo poderiam auferir somas significativas de dinheiro. Alertados para isto, o poder régio e municipal depressa iniciaram a taxação deste negócio. É neste contexto que se verifica um aumento da importância dos corretores e dos fretadores, os agentes mercantis municipais, que constituíam uma tentativa da Coroa controlar e mediar o fluxo de encargos. A regulação dos impostos concelhios, como notou Filipe Themudo Barata, levantou vários problemas na questão da definição da competência para julgar estes casos. Até ao reinado de D. João I parece ter sido, “ao menos em Lisboa, a vereação e os procuradores da *Câmara a julgarem, definitivamente, estes casos. Todavia, face às dúvidas levantadas*, o rei reconheceu, em julho de 1392, competência aos sobrejuizes da Casa do Cível para decidir sobre os agravos”<sup>85</sup>.

Apesar das avolumadas somas de dinheiro que o sistema de fretagem movia, este não assegurava garantidamente a existência de lucros, devido a um conjunto de fatores: em primeiro lugar, os infortúnios no mar eram uma presença constante, fosse por desastre ou naufrágio, fosse por aprisionamento do navio. Por este motivo, muitas das vezes, não seria estranho verificar que alguns mercadores distribuíam as suas mercadorias por diferentes barcos fretados, para assim minimizar as perdas; esta era, aliás, uma vantagem do frete marítimo quando comparado com a propriedade efetiva de uma embarcação. Em segundo lugar, não era garantido que as mercadorias fretadas dessem lucro nos portos de destino, mas isso não impedia que o pagamento tivesse de ser feito ao mestre da embarcação, tal como vimos.

Algumas questões ficaram por resolver. Algumas das mais pertinentes serão, talvez, a tradução efetiva dos rendimentos auferidos pelos fretadores, a real amplitude da intervenção régia junto destes homens ou, por fim, a evolução administrativa deste sistema. Apontamos para o fretamento das barcas de passagem como uma possível origem deste sistema. Uma vez que não podemos apontar um rumo definitivo em relação a estes assuntos, esperamos que no futuro alguém desembarque nos portos que hoje não conseguimos alcançar.

### **Siglas e abreviaturas**

*LPA* – *Livro das Posturas Antigas*

*DP* – *Descobrimientos Portugueses: documentos para a sua História*

*OA* – *Ordenações Afonsinas*

## Fontes

*Descobrimientos portugueses: documentos para a sua história*, MARQUES, João Martins da Silva (org.), vol. I e supl. ao vol. I. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988.

*Livro das Posturas Antigas*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1974.

*Ordenações Afonsinas*, edição fac-similada da edição publicada pela Real Imprensa da Universidade de Coimbra, em 1792, vol. IV. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.

## Bibliografia

BARATA, Filipe Themudo, 1998 – *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no mediterrâneo ocidental (1385-1466)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

BARROS, Amândio, 2004 – *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*. Porto (Tese de doutoramento em História Moderna apresentada à FLUP, 2004), 2 volumes.

BARROS, Henrique da Gama, 1945 – *História da Administração Pública em Portugal nos Séculos XII a XV*, 2.<sup>a</sup> ed. dirigida por Torquato de Sousa Soares, t. IX. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora.

DOMINGUEZ, Rodrigo da Costa, 2006 – *Mercadores-banqueiros e Cambistas no Portugal dos séculos XIV-XV*. Porto (Dissertação de Mestrado em História Medieval apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto).

FONSECA, Luís Adão, 1987 – “As relações comerciais entre Portugal e os reinos peninsulares nos séculos XIV e XV”, in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, vol. II. Porto: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, p. 541-56.

FOURQUIN, Guy, 1997 – *História Económica do Ocidente Medieval*. Lisboa: Edições 70.

MARQUES, A. H. de Oliveira, 1959 – *Hansa e Portugal na Idade Média*. Lisboa (Tese de Doutoramento em História apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa).

MARQUES, A. H. de Oliveira, 1989 – *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*, in SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.) – *Nova História de Portugal*, vol. IV. Lisboa: Editorial Presença.

MIRANDA, Flávio, 2012 – *Portugal and the medieval Atlantic: commercial diplomacy, merchants, and trade, 1143-1488*. Porto (Tese de Doutoramento em História apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto).

RODRIGUES, Maria Teresa, 1968 – “Aspectos da Administração Municipal de Lisboa no século XV”. Lisboa: Separata da *Revista Municipal*.

SOUSA, Armindo de, 1990 – *As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)*. Porto: INIC, 2 volumes.

VITERBO, Fr. Joaquim de Santa Rosa de, 1865 – *Elucidário das palavras, termos e frases antiquadas da lingua portugueza*, t. 2. Lisboa: A. J. Fernandes Lopes.