

# A POLÍTICA FERNANDINA E O COMÉRCIO MARÍTIMO PORTUGUÊS (SÉCULO XIV): A INTERFERÊNCIA DOS FIDALGOS E DO CLERO

## *THE FERNANDINE POLICY AND THE PORTUGUESE MARITIME COMMERCE (15TH CENTURY): THE ARISTOCRATS AND THE CLERGY INTERFERENCE*

*Cláudio José da Silva<sup>1</sup>*

*Renata Cristina de Sousa Nascimento<sup>2</sup>*

### **Resumo**

A difícil conjuntura em que se encontrava o reino português no fim do século XIV obrigou o monarca D. Fernando (1367- 1383) a redirecionar sua política econômica para outras atividades que gerassem em pouco tempo mais lucros e permitissem uma recuperação financeira do reino. Como os portos de Lisboa, Porto e também do Algarve já fossem bastante movimentados especialmente através do comércio para exportação, D. Fernando concedeu aos mercadores e armadores várias leis e privilégios que impulsionaram

o comércio marítimo. Nosso objetivo é analisar as leis marítimas produzidas durante este período.

Palavras- Chave: Privilégios, Nobreza, Comércio

### **Abstract**

The Portuguese kingdom was in a complicated conjuncture in the end of the 14th century. This situation forced king D. Fernando (1367- 1383) to search for new directions for his economic policy. The fresh guidelines aimed new activities that could

<sup>1</sup> Graduando em História (UFG- Campus de Jataí). Bolsista PIBIC (UFG). Email- claudiojsilva2@hotmail.com

<sup>2</sup> Doutora em História pela UFPR. Professora adjunta da Universidade Federal de Goiás (Campus de Jataí), da Universidade Estadual de Goiás e do Mestrado em História (PUC-Go). Participante/ pesquisador do NEMED- Núcleo de Estudos Mediterrânicos (UFPR)- Email- renatacristinanasc@gmail.com

generate more profits in less time and allowed a financial recovery to the realm. The ports in Lisbon, Porto and Algarve had strong commerce activities, specially the exportation trade. D. Fernando granted to the traders and shipowners many privileges

Antes de tratarmos dos privilégios que foram concedidos aos comerciantes e mercadores é preciso destacar os principais obstáculos que dificultavam a expansão das atividades comerciais. O sentimento explícito do peso das atividades mercantis veio com a legislação favorável a estas. A política fernandina posterior a 1373 mostrou-se mais cautelosa nas aventuras guerreiras e mais recheada de caráter social. Outro aspecto fundamental que comprova a disposição do governo em favorecer as atividades comerciais são as cartas de privilégio, de proteção e defesa e as doações de vilas e outras herdades a membros da burguesia. Embora possa no mínimo parecer contraditório, o próprio Fernão Lopes ressalta que D. Fernando esteve atento à intensificação das atividades mercantis que ocorriam à sua volta, que, entretanto, não estava sob o controle dos portugueses, fato esse que urgia ser modificado, a fim de beneficiar o erário público, a “burguesia” citadina, e o próprio povo:

and juridical support that stimulated the maritime commerce. Our goal is to analyze the maritime laws produced during this period.

Key Words: Privileges, Nobility, Commerce

*Veemdo muj noble Rei Dom Fernando, como nom soamente desta samta e proveitosa hordenaçom que assi fezera, se seguia gram proveito a el, e a todoo poboo do reino, mas aimda das mercadarias mujtas que delle eram levadas, e tragidas outras, avia grandes muj grossas dizimas, e que o proveito que aviam dos fretes os navios estrangeiros, era melhor moor homrra da terra, avemdo em ella mujtas naves, as quaaes o Rei podia teer mais prestes, quamdo comprissem a seu serviço, que as das provemçias del alongadas; hordenou, pera os homeens haverem moor voomtade de as fazer de novo, ou comprar; feitas, qual mais semtissem por seu proveito... (LOPES, 1986, p. 242)*

O testemunho de Fernão Lopes, relativo à atenção do rei no tocante aos empecilhos de parte de mercadores estrangeiros ao desenvolvimen-

to do comércio marítimo lusitano, é confirmado por documentos coetâneos. Com efeito, durante as Cortes de 1371 e 1372, os mercadores portugueses queixaram-se da concorrência prejudicial entre estes e os mercadores estrangeiros, especialmente italianos e ingleses, pois esta concorrência, em geral, fazia subir o preço dos produtos, e, ao contrário do que parece, retirava dos mercadores especialmente das cidades de Lisboa e do Porto, boa parte de seus carregamentos, além de levarem a moeda portuguesa para fora do reino:

*[...] como a nós foffe denunciado pelos Concelhos, e Mercadores, e per outros muitos de noffa terra que muitos mercadores d'outras nações efranhas vivem, e eftam nos noffos Regnos, e fom exentos dos carregos do cômun, e do noffo ferviço ... e levam as noffas moedas pera fora dos noffos Regnos contra noffa defefa, e accreentam em feus algos, e riquezas, e as enviam pera outras partes dôtros fenhorios e os mercadores noffos naturaaes, que ham de fopportar os carregos de noffo ferviço, e do cômuu, nom podem antre elles gaançar e fazer fua prol... (Ordenações Afonsinas, livro IV, título III, p. 46.)*

A batalha mais dura entre a burguesia marítima portuguesa e as suas concorrentes estrangeiras, travava-se em torno dos produtos colhidos no agro português. Nos artigos chegados por mar, os mercadores de Lisboa triunfavam, mas onde a luta se encarniçava era à volta das mercadorias que chegavam por terra a Santarém, Almada, Coima. Os estrangeiros emprestavam capital a regatões<sup>3</sup> e a homens de poucas posses (o mesmo faziam os mercadores portugueses), e àquelles iam comprar mercadorias para os seus financiadores. Com esta manobra pretendiam os estrangeiros, eximir-se do pagamento da portagem, privilégio de que gozavam apenas seus concorrentes, os de Lisboa. D. Fernando tentou coibir essa prática proibindo aos estrangeiros negociarem fora da cidade de Lisboa e também de contratar outros para esse fim. Em geral, sabe-se que várias tentativas de burlar as leis obtiveram sucesso, pois era muito difícil controlar essa prática, deixando, por isso, o governo de aumentar sua arrecadação. D. Fernando também estipulou que os oficiais do reino que não cumprissem essas leis perderiam seus bens e cargos:

<sup>3</sup> Regatões - pequenos mercadores que compram por atacado para vender a retalhos.

*e mandamos que as Juftiças, e Vereadores dos Lugares aguardem, e fação cumprir e guardar todo efto, que per nós aqui he hordenado e defeço, e fe defto o contrario fezerem, ou em ello forem negrigentes, que percaõ os Officios, e todolos bees que ouverem, e fejaõ pera a Coroa do Regno... (Ordenações Afonsinas, livro IV, título III, p. 8)*

A interferência de fidalgos e do clero em negócios exclusivos da burguesia, como a compra e venda de mercadorias, também foi outro problema comum enfrentado pelos mercadores, tendo sido uma queixa constante durante as cortes de 1371:

Ao que dijzem aos XXXX e iij artigos que em alguns logares de nosso Senhorio há clerjgos e fidalgos que compram mujtas cousas pera depois rreuender e husam publicamente de Regatija E nom querem consentir que os Almoçaões aiam em elles Juridjçom pera lhjs Mandarem cõmo rreuendam as cousas e lhjs de e mande dar suas medidas e ffazer outros autos que / perteeçem a sseus ofiçios nem querem pagar ssisas cõmo os outros do que assij uendem e compram E sse querem penhorar algum que som priujlgiados

*E pedjam nos por merçee que mandasemos que a taas como estes nom lhjs guardasem priujlegio E que os almoçaões husasem em eles de toda Juridjçom como nos outros rregatooens E que paguem sisa das cousas que conprarem uenderem ... A este arrtigo rrespondemos e mandamos que as nosas justijças lhjs nom consentam que o façam ca esto lhjs he defeso per direito ... (Cortes Portuguesas, reinado de D. Fernando I (1367-1383), 1990, p.36.)*

Fica evidente que as atividades comerciais gravavam bons lucros a quem as praticava atraindo, por isso, membros da fidalguia e do clero. Estes grupos tentavam sonegar impostos pagos pela aquisição de mercadorias, além de praticarem abertamente regataria, tornando-se concorrentes desleais para com os burgueses, pois revendiam as mercadorias adquiridas por um preço menor, atraindo dessa forma mais compradores. Essa atividade era exclusiva da burguesia e como é perceptível em várias partes do texto acima, era motivo de queixas constantes de sua parte.

Esse grupo mercantil foi, a partir, especialmente, de 1373, profundamente beneficiado, entrando em choque, em alguns casos, com os interesses da alta nobreza, que também estava a interferir nos seus negó-

cios exclusivos. Eram tão claras as possibilidades de prosperidade econômica que as atividades comerciais podiam gerar, que muitos membros do clero e da nobreza pretendiam praticá-las, mas queriam eximir-se dos impostos respectivos a que o povo estava sujeito. Além de enfrentarem a concorrência dos estrangeiros e de outros grupos sociais, os mercadores portugueses também eram prejudicados pela inadimplência do Estado, que não pagava mercadorias que eram adquiridas pelo próprio monarca.

Nas Cortes de 1371, destaca-se um artigo no qual observa-se reclamações em relação ao não pagamento de carregamentos de vinho, encomendados pelo rei, e consequentemente o prejuízo causado aos mercadores:

Ao que dizem ao quarto artigo que mandamos comprar vinhos e outras mercadorias E compradas que nom mandamos pagar os dinheiros E que por esto tiramos o mantijmento a mujtos da nosa terra o que nom he auto de Reij.

*E pediam nos que fose nosa merçee que quisesemos mandar pagar esto que comprado he E daqui en diante nom husasemos de o fazer ... pero nosa tençom he daqui en diante nom carregarmos outros vinhos*

*nem mercadoreias senom as que ouvermos dos nosos direitos e rrendas que havemos ... (Cortes Portuguesas, reinado de D. Fernando I (1367-1383), 1990, p.17.)*

O rei futuramente, ao fundar a companhia de seguros, entrou nela com doze navios, que praticavam o comércio e carregavam vinho e outras mercadorias, por conta do monarca e de outros que as fretavam para fora do reino. Igualmente, as sucessivas guerras com Castela, em particular a 2ª (1372-73), prejudicaram não só as atividades agrícolas, mas também o comércio, que estava em crescente ascensão, levando os representantes dos burgueses, nas Cortes de 1371 e 1372 a pedirem a não realização de mais conflitos:

*que os nossos portos erão cerrados e as nossas alfandegas non rendião nada e que desto non ouião elles culpa fazendo nos guerra e emtrando em ella e poendo almotaçarias sem consentimento delles o que era outrogado entre El Rei e os pouos e que quando os Reis quizessem fazer algumas guerras que os façom com consentimento delles e que pois que a fizermos por nossos portos por esta rezão cerrados e as nossas alfandegas non renderem que non erão por ello em culpa... (Cortes Portuguesas, reinado de D. Fernando I (1367-1383), 1990, p.127- 128.)*

A paralisação das atividades econômicas nos portos, o aumento de impostos são queixas constantes dos burgueses que desaprovam a política belicista do monarca.

Nas Cortes de Lisboa de 1371 e do Porto de 1372, a reprovação da política real é afirmada com energia pelos representantes do concelhos (os procuradores pertenciam em geral às grandes burguesias urbanas e a camada média rural). Na opinião dos procuradores, a ação da coroa visava enriquecer a nobreza, destruir as outras camadas com as mobilizações para a guerra, os empréstimos e tributos, a desvalorização da moeda, o tabelamento dos preços muito abaixo do valor de custo dos produtos pela munificências do rei para com os nobres, pelas despesas suntuárias da casa real. Há acusações à invasão das atividades dos burgueses (comércio, exportação) pelos nobres e diversas referências às malversações e corrupção dos funcionários régios e à insuficiência de justiça... (VIEIRA. 1994, p. 19)

Outro grave problema foi o esgotamento de metais preciosos anteriormente entesourados pelos reis predecessores de D. Fernando. A Crônica de Fernão Lopes atesta esse fato. A par das dificuldades enfrenta-

das pelos habitantes do reino como um todo, a alta burguesia, embora deparando-se com vários problemas, conseguiu uma notável ascensão sócio-econômica e política, graças às leis que já citamos anteriormente, conquanto não tenham sido suficientes para contornar todos os problemas que o reino enfrentava.

### 1.1 A PROTEÇÃO DADA À MARINHA MERCANTIL E AO COMÉRCIO

Os privilégios concedidos às atividades marítimas e comerciais vinham ocorrendo de forma mais intensa desde o governo de D. Dinis (1279-1325), pois este rei impulsionou a marinha de guerra e concedeu proteção aos mercadores.

Com D. Afonso IV (1325-57), houve a confirmação de vários privilégios além do aumento da presença de comerciantes estrangeiros em Portugal. Outro aspecto relevante foi o tratado de comércio, por 50 anos, entre Eduardo III (1327-77), rei da Inglaterra e os homens bons, mercadores, marinheiros e comunidades marítimas das vilas portuguesas e das cidades de Porto e Lisboa. Este tratado foi celebrado em ou-

tubro de 1353<sup>4</sup>. De acordo com este tratado, nenhuma das partes contratantes faria aliança, nem daria auxílio aos inimigos e adversários da outra parte, devendo se auxiliar mutuamente. É notório que a aliança comercial luso-britânica favoreceu as atividades comerciais portuguesas facilitando o intercâmbio com os comerciantes do Mar do Norte. As distantes regiões que englobavam a Inglaterra, o País de Gales, a Irlanda e parte da França como Gasconha, estiveram mais facilmente em contato com os portugueses, impulsionando as transações comerciais e a entrada de produtos ingleses nos portos portugueses e vice-versa. Este tratado parece ter dado como resultado uma frequência maior dos ingleses em Portugal. Durante o reinado de D. Pedro (1357-67), é certo já serem numerosos em Lisboa. No período que compreende este reinado, várias cartas de confirmação de privilégios e liberdades aos mercadores estrangeiros residentes em Portugal e aos comerciantes portugueses foram comuns, mas em nenhum desses reinados as atividades comerciais receberam tanta atenção quanto no período fernandino.

<sup>4</sup> A tradução em português deste tratado, encontra-se publicada in *Descobrimientos Portugueses* vol.I, p.95 em francês nas p.96 e 97.

Com efeito, durante o reinado de D. Fernando, quando de acordo com Fernão Lopes “*começou de reinar o mais rico Rei que em Portugal foi ataa o seu tempo*”, passavam por Lisboa:

*[...]Genoeses, e Prazentjns, e Lombardos, e Catalães Daragom, e da Maiorgua, e de Millam, que chamarom millaneses Corsijns, e assi doutras nações, a que os Reis davom privilegios e liberdades”. Neste tráfico intenso, “... faziam vijr, e enviavom do reino gramdes e grossas mercadarias”, e “afora as outras cousas de que em esta çidade abastadamente carregar podiam soomente de vinhos foi huum ano achado que se carregaram doze mil tonees, afora os que levarom depois os navios na segunda carregaçom de março.* (LOPES, 1986, p. 4-5)

Foi em consequência deste desenvolvimento gradual da produção e do comércio marítimo, que por sua vez os estrangeiros começaram a afluir a Portugal. Esse grande fluxo de mercadores estrangeiros e a boa quantidade de exportação, especialmente de vinho, demonstram a vida ativa dos portos lisboetas. Fernão Lopes nos dá a medida da abundância. A dar-lhe crédito, irrestrito, não detectaríamos crise alguma, pelo

menos não em Lisboa, para onde se dirigiam “[...] *de desvairadas partes mujtos navios a ella, em guisa que com aquelles que vijnham de fora, e com os que no reino havia jaziam mujtas vezes ante a çidade quatro centos e quinhentos navios carregaçom.*” (LOPES, 1986, p. 5)

As duas praças comerciais lusitanas mais ativas do século XIV foram sem dúvida as cidades de Lisboa e do Porto. Jaime Cortezão<sup>5</sup> chama Lisboa de “empório cosmopolita e o Porto de “democracia urbana”. A força político-econômica dos mercadores durante o governo fernandino é mais sentida a partir de 1375, especialmente com a publicação de várias leis, como o Foral da Portagem de Lisboa (1377), as Leis sobre importação de têxteis (1377), a Lei sobre a Companhia das Naus e a Bolsa de Seguro Marítimo (1380), e várias leis de fomento naval (1377-80).

Ao conceder privilégios aos mercadores, D. Fernando tinha por objetivo valorizar uma atividade em crescente ascensão e também dar uma nova direção política ao seu governo. Várias concessões dadas à marinha mercante tiveram obviamente por objetivo ampliar as relações comerciais portuguesas, pois estas

se faziam quase exclusivamente por mar e geravam bons lucros. O rei, os nobres e os burgueses ricos eram os que mais lucravam com as exportações.

Durante a crise econômica do fim do século XIV, especialmente durante o período fernandino, foram os grandes mercadores os que mais se enriqueceram. O papel social e político, em especial o dos lisboetas, foi bastante destacado. Os principais produtos exportados eram vinho, sal, frutas, cortiça e peixe, o que pode ser confirmado pelo foral da portagem de 1377, que os cita por diversas vezes. Alguns desses produtos exportados ficavam isentos de pagarem a dízima:

*Da cortiça que leuarem pera as boyas os nauyós que carregarem ante a çidade de lixbõa nom pagam dízima. E eso mesmo de todollos nauyos que carregarem em nos outros logares em thermo da dicta çidade ou em rribatejo nom paguam...*

*[...] Dos vinhos que meestres dos nauyos que carregarem vinhos ou outros aueres em lixboa ou em seru thermo leuarem pera sas beurageens segundo forem ou naujos e a companha que andar em elles nom paguam...*<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Ver *Os Fatores Democráticos na Formação de Portugal*, 1964, p.101.

<sup>6</sup> Ver *Foral da Portagem da Cidade de Lisboa*, in *Descobrimientos Portugueses 1988*, p.59.



Com efeito, ao abolir a cobrança sobre algumas mercadorias o monarca demonstrou o peso do papel social e político dos mercadores, especialmente os lisboetas. A excessiva cobrança fiscal, feita pelos monarcas anteriores impediram o desenvolvimento das atividades mercantis. D. Fernando, foi o primeiro soberano a compreender claramente as vantagens de sacrificar a essa política fiscal, alguns direitos da Coroa.

A cidade de Lisboa<sup>7</sup> é por várias vezes citada no Foral da Portagem, devido a sua importância comercial, além de ser o centro distribuidor de mercadorias:

O foral da portagem, outorgado por D. Fernando, assinala o mundo mercantil lisboeta no terceiro quartel do século XIV e traça as redes externas, internas, terrestres e marítimas do seu tráfego. O Tejo unia Lisboa aos portos que marginavam o rio e a navegação chegava regularmente a Constança e Abrantes. Os portos do Tejo, subsidiários de Lisboa, afluíam os produtos agrícolas e artesanais de Espanha, Beira Baixa, Ribatejo, Estremadura e Alentejo. O mar ligava Lisboa às vilas algarvias, a Odemira, Sines, Alcácer, Setúbal,

Selir, Atouguia, Buarcos, Aveiro e às cidades e vilas marítimas do Norte. O mar ligava Lisboa aos portos franceses do mar de Espanha, à Bretanha, Normandia, Irlanda, Inglaterra, Flandres, Liga Hanseática; e no Mediterrâneo, a Sevilha, Málaga, Valência, Búrgia, Itália, Constantinopla. (COELHO, A. B. 1994, p. 27)

Nessa cidade também se concentrava uma atividade significativa de manutenção, reparação e construção naval, além do fabrico de barcos e batéis:

*E de costume que os Navios que vierem ante a çidade de lizboa E ouuerem mester pera adubarem sseus naujos madeira ou comprarem masto ou caaures E pregadura e todo o que lhes he mester pera seus naujos E esso meesmo darmas que comprarem pera defensom de seus naujos ...*

*[...] De barcas ou de batees que aqui comprarem homeens de fora parte paguam dízima ...”* (Descobrimientos Portugueses, 1988, p 55)

A Bolsa de Seguro Marítimo de 1380, também teve a intenção de mitigar um pouco os problemas enfrentados pelos mercadores e protegê-los contra infortúnios:

<sup>7</sup> “*Em Lisboa concentravam-se importantes repartições fiscais do governo central: a Casa da Madeira, a Casa da Lenha, a Casa da Portagem, a Casa da Alfândega.*” (COELHO, 1996, p. 107)

*[...] pera do dinheiro dellas se comprarem outros navjos em logar daquelles que se perdessem, e pera outros quaaes quer emcarregos que comprissem pera prol de todos: e quando aconteçesse que alguum ou alguuns navjos pereçesse, per tormenta ou per outro cajom, e esto em portos, ou seguindo suas viageens, ou seemdo tomados por emydos, que esta perda dos ditos navjos que assi pereçesem se repartisse per todollos senhores dos outros navjos...* (LOPES, 1986, p. 246)

Os armadores eram obrigados a contribuir para um fundo comum com 2 coroas em 100 do quantitativo dos fretes. Para regularizar o funcionamento dessa bolsa, o monarca organizou um serviço de registro marítimo e estatística naval, e para evitar os descuidos dos mestres ou proprietários na armação dos navios, o que podia gerar desastres, instituiu um serviço de inspeção técnica a esses barcos. Segundo Fernão Lopes, o soberano estendia a todos os mercadores e proprietários de navios que participassem dessa bolsa, os privilégios antes concedidos aos cidadãos de Lisboa<sup>8</sup>. Em relação à Bolsa de Seguro Marítimo, Borges Coelho (1984, p 34) salienta que se o rei fosse contra

a companhia, esta não valeria para os navios do rei, mas contaria para os demais associados. Os mercadores e armadores associavam-se e ligavam-se entre si, e a sua vontade prevaleceria sobre a vontade do rei, demonstrando assim o fortalecimento e influência desses grupos sociais.

Voltemos nossa atenção agora para a lei sobre a Companhia das Naus (1380)<sup>9</sup>. Essa lei é de suma importância para o desenvolvimento do comércio. Aos que construíssem navios de mais de cem toneladas era permitido cortar madeira nas matas reais sem pagar qualquer taxa:

*[...] mandamos e outorgamos a todos aqueles que que-  
serem fazer nãaos os que seiam de çem tonees açima  
que possam talhar e trazser pera a dicta çidade toda  
a madeyra e mastos que pera elas mester ouueram de  
quaaes quer nossas matas sem outro embargo nenhuu  
sem pagando por ella nenhua cousa ... outro sy da-  
mos aos senhores dos dictos nauijos todoles nossos  
djreitos da primeira carregação que fizerem de lixboa  
pera fora do nosso Senhorio asy da portagem como*

<sup>8</sup> Ver Jaime Cortezão, op. cit., p.115-116.

<sup>9</sup> Publicada em Fernão Lopes. *Crônica de D. Fernando*, op. cit., p.111. Documento publicado em Silva Marques, op. cit., vol. I, p.174.

*da Sisa ... lhe damos pera sij a meatade da dizima de todolos panos e mercadorias de madejra quaes quer que seiam que em elas carregarem em frandes ou em frança ou em quaees quer outros logares de fora de nosso Senhorio da dicta primeira viagem ...* (LOPES, 1986, p. 159)

Ao liberar, sem nenhum encargo tributário, o desmatamento para a fabricação de naus percebe-se a importância crescente que já vinha adquirindo o comércio marítimo, que obviamente não poderia ser realizado sem a construção de navios. A isenção de impostos, nomeadamente da portagem e da sisa, na primeira viagem é claramente um incentivo do governo à elite burguesa, os armadores e mercadores, os quais foram os mais beneficiados com essa lei. Esta lei reafirma que os proprietários dos navios perdidos por naufrágio, apresamento dos inimigos, etc., seriam indenizados pelas somas arrecadadas nas bolsas, e em caso de insuficiência destas, por derrama<sup>10</sup> entre os outros proprietários de navios, na proporção de valor destes e daqueles.

<sup>10</sup> A derrama era um tributo local, dividido proporcionalmente com os rendimentos de cada contribuinte.

Regulava ainda a lei: a responsabilidade dos donos de navios por danos, avarias, reparações, má fé, etc.; avaliações e exames por peritos; obrigação de haverem segurança quando fretassem para terra de inimigos; responsabilidade do rei quando os navios fossem armados em guerra; proibição de mestres e tripulantes abandonarem os navios; normas para administração das bolsas, etc.<sup>11</sup> O texto legal também estimulava a associação entre duas ou mais pessoas que, dispondo de um certo capital, juntas, pudessem vir a construir embarcações destinadas ao comércio, o que, isoladamente não teria condições para tanto.

*[...] E por na dicta çidade auera taaes que per sy soos no poderiam conparar nem fazer hua Nãao/e ajuntandosse dous a poderam fazer aij fezerem ou comprarem/ ai am estas meesmas graças e privilégios pela guisa que suso dicto he/outro sij lhes outorgamos todollos outros privilegios e graças que de nos am todolos outros que taaes nauyos teem no nosso Senhorio/...* (Descobrimientos Portugueses, 1988, p. 159)

<sup>11</sup> Ver Descobrimientos Portugueses, p.171.

Essas associações contribuíram de forma decisiva para o aumento da frota naval e, obviamente, para o fomento do comércio. Outra preocupação legal residia em que funcionários reais, almoxarifes, rendeiros e recebedores de impostos, assegurassem o cumprimento do privilégio que era concedido aos armadores, cobrindo, inclusive que eles exorbitassem de suas competências:

*Porem mandamos a todos nossos Almoxarifes e scripuaaes e dizimeiros e portageiros e Rendeiros e colhedores e Recebedores e sacadores dos nossos quintos / e a qualquer delas que esto ouuerem de veer / que lhes guardem e façam comprir e guardar este priuilegio pela guisa que em el he contenido e lhj nõ uaam contra el em nenhua guisa en parte nem en todo Ca nossa merçee he de lhes seer conprido e guradado como dicto he / por quanto o entendemos por nosso seruico e prol da nossa terra. (Descobrimientos Portugueses, 1988, p. 159)*

Ao fazer valer sua jurisdição através de leis que beneficiavam a alta burguesia, D. Fernando tentou mitigar, um pouco, os problemas existentes, redirecionando a economia do reino para atividades que, a

curto prazo, representavam mais lucros para os participantes do empreendimento, e podiam, ao menos em parte, solucionar a crise sócio-econômica que ao reino prejudicava. – colocar em discurso direto.

Afirmamos, pois que a intenção do monarca com essas leis foi impulsionar definitivamente o comércio, pois este representava um redirecionamento econômico importante em um período de profunda crise agrícola que estava a afetar a nação. As leis fernandinas de proteção e de fomento às atividades mercantis, as tentativas do monarca em solucionar as queixas da alta burguesia, as doações de cartas de privilégios, as isenções fiscais, enfim a regulamentação do comércio marítimo demonstra uma nova reorientação político administrativa do governo tendo por base a zona urbana, especialmente a partir dos anos de 1371-72, data das Cortes de Lisboa e do Porto e início da publicação de várias leis de fomento naval.

As queixas contra as atrocidades cometidas por mercadores estrangeiros, especialmente em Lisboa, eram comuns, tendo obrigado o monarca a tratar com mais afincamento dessas questões, demonstrando a pré-disposição em melhorar a segurança dos portos e dos que lá realizavam o seu ofício.

Em 1369, D. Fernando concedeu ao concelho de Lisboa proteção contra os danos e roubos praticados pelas tripulações dos muitos navios estrangeiros que vinham ao porto de Lisboa, tanto em terra como nas barcas dos pescadores:

*Dom ffernando pella graça de deus Rey de portugall e de algarue A uos aluazijs da cidade de lixboa E a todallas outras mhas Justiças que esta carta irdes Saud e ssabede que o comcelho E homeens boons dessa cidade me enujaram dizer em como ao porto desse logo ueem mujtos naujos de fora de meu senhorio E que quando assy dhi partem que fazem gram dapno nas barcas e em outras cousas da mha terra Roubando as dos pescadores e de que lhes acham e lhes fazem outros desaguisados o que dizem que nom he meu seruiço E o dicto comcelho fica dapnado e non sse atreue a toruar hi nem fazer cousa sem meu mandado E pedio me sobrello merçee E eu ueendo o que me o dicto comçelho enujou pedir Tenho por Bem e mando uos que lhes ffaçades direito Se achardes em essa çidade essas pessoas que os dictos daptos fezerem. O estranhade lho como eno ffeito couber... (Descobrimientos Portugueses, 1988, p. 123)*

No livro *Descobrimientos Portugueses*, encontramos cartas de confirmação dos privilégios, graças e liberdades concedidas a almirantes e a homens do mar. Eram estes privilégios e graças extensivos aos homens do almirante, mareantes, corsários, alcaides, arraiais e petintais. Compreendiam: a jurisdição criminal, exercida pelos almirantes sobre os referidos, com exclusão de quaisquer outras justiças; o direito de pôr alcaides em certas vilas e lugares do reino, para exercitar esta jurisdição; o direito dos ditos homens do mar andarem armados quando o Rei armar frota, até à partida da mesma; e a imunidade do bairro do almirante.

Todos esses benefícios foram concedidos a Lançarote Peçanha almirante do rei em junho de 1372;

*[...] que o dito allmirante tijnha seus alcaides em alguuas villas e luguares de nosso Senhorio que co-nheçam dos feitos de todollos mareantes assy dos vassallos cossairos como dos seus homens do dito nosso almirante e de todos aquelles que forem da sua jurdiçam. Em nos quaaes priuyllegios he comtheudo que quando se a nossa frota armar e tomarem solldo e que aquelles que ouuerem de jr nas galees. Possam todos trazer suas armas sem embargo nenhuu. Ataa*

*que se a dita frota vaa. e que as nossas justiças lhas nom filhem nem ponham em ellas embargo no dito tempo como dito he /. Outrossy se allguus mareantes ou seus homeens ou allguuas pessoas que seiam da sua jurdiçam . ferirem outras pessoas ou fazerm outros errores e mallefícios graues e forem presos . ou os prenderem . que as justiças os nom mandem leuar a nenhua pressam . saluo que seiam primeiramente entregues ao dito almirante... (Descobrimientos Portugueses, 1988, p. 146)*

Nessa carta de confirmação de privilégios nota-se a plena jurisdição criminal concedida a Lançarote Peçanha, pois os presos deveriam ser primeiramente entregues ao almirante, sem interferência de funcionários reais. Em um outro documento encontra-se outra doação real ao almirante Lançarote Peçanha e a todos os seus herdeiros e sucessores:

*Dom fernando etc a quantos esta carta de doaçam virem fazemos saber que esgurdando como mjce lançarote peçanha nosso vasallo e nosso almjrante / a nosso padre e a nos e a nossa casa de portugal fez sempre mujtos e muj grandes serujços e obras de muj grandes merecimentos por que somos juj theudos a*

*lho conhecer com mujtas graças e grandes mercees Porem querendo a elle (fazer) graça e mercee como a muj boo merecente / de Nossa muj pura e liure vontade e de nossa certa scientia / damos e doamos e outorgamos e fazemos liure e pura doaçam antre viuos pera sempre valle Deyra ao dicto mjce lançarote nosso almjrante pera ssy e pera todos seus herdeyros e sucessores da vila de odemjra com todo seu termo e com todas suas herdades e casãães e rendas e dereitos e perteenças E com todas suas entradas e ssaídas Resios montes e fontes Rios portos de mar e Ribbeiros e pescarias E com todollas outras cousas que aa dicta villa de odemjra perteencem E com toda jurdiçom crime e ciuel mero e mjsto jmperio e subieçom assy nas pesoas como nos beens E com todas rendas e trabutos cousas foros e pensõões E com todos outros djreitos reããs e corporães enom corporãães temporães ou sa-grãães e spirituãães assy e tam compridamente como os nos aujamos e deujamos dauer.” (Descobrimientos Portugueses, 1988, p. 141-142)*

Essa doação da vila de Odemira, com seu termo, casais, herdades, rendas e direitos, e com a jurisdição civil e criminal, mero e misto império foi realizada “em razão dos muitos grandes serviços prestado pelo

donatário aos Reis D. Fernando e D. Afonso IV”. Essas cartas confirmam nossa assertiva no que diz respeito ao aumento notável da influência da alta burguesia no governo fernandino e da disposição do monarca em aumentar o patrimônio desse grupo. Os mercadores do comércio marítimo adquiriam também grandes heranças cuja extensão se dilatou de forma extraordinária com o triunfo da Revolução de Avis.

Podemos perguntar sobre as razões que conduziram o rei a privilegiar um novo grupo social e a adotar um novo perfil para seu governo. É provável que mesmo permanecendo um país agrário, Portugal, viu-se obrigado a descobrir diferentes caminhos para tentar solucionar, ao menos em parte, a crise econômica que o assolava, optando por expandir seus contatos comerciais além-mar, com outras nações. Sabe-se hoje, que no reinado de D. João de Avis, iniciam-se as chamadas grandes navegações marítimas e não podemos deixar de enxergar a influência das leis fernandinas sobre o desenvolvimento na navegação e do comércio externo. Outro aspecto que deve ser ressaltado, é que entre a alta burguesia mercantil, além dos ricos mercadores, os armadores também foram favorecidos pelo governo fernandino, a lei da construção das naus comprova

este fato. Esta lei também isentava os grandes armadores de servir o rei em mar e em terra, exceto sob seu comando direto, além de livrá-los de vários tributos.

E os demais trabalhadores dos portos?

*Em terra centenas de calafates, carpinteiros, cordoeiros e outros trabalhadores reparam, constróem navios. Estivadores carregam, descarregam vinho, pão, pescado, azeites, panos, madeira, açougue, peles, especiarias, armas, ferro, sal, anil, urcela, grã, açafraão, frutas, e os oficiais do rei apontam e recolhem o dinheiro e gêneros da sisa, dízima, portagem. Tanoeiros com os grandes martelos de madeira fecham vasilhas de carne salgada, pescado, mel e outros mantimentos, enquanto tonéis de vinho são empurrados até os navios que sulcarão o mar de Espanha. (COELHO, 1984 p. 55)*

Esta mão-de-obra, era, na maioria das vezes, esquecida pela legislação e seu papel, embora fundamental, não era levado em consideração. O empobrecimento dos trabalhadores da marinha mercante foi um fato comum durante o século XIV. Esses, em geral, eram, assim como os camponeses, pagos através de soldadas. Por outro lado, eximiu-os o rei de

serem almotaçados e também isentou- os das vinte- nas. Mesmo tentando melhorar a situação econômica do reino, D. Fernando enfrentou, por diversas vezes, rebeliões populares, especialmente nas cidades, contra a sua política, a mais conhecida dessas rebeliões foi liderada por Fernão Vasques. Lisboa e seus arredores foram alvo de destruição por parte do exército castelhano, reflexo da política bélica fernandina. As constantes quebras da moeda, o aumento dos preços, a falta de alimentos básicos e sua carestia, o tabelamento das soldadas, a obrigação de servir na tropas e nas galés por ocasião das guerras, obviamente geraram um clima de grande insatisfação popular contra o governo de D. Fernando, não só em Lisboa, mas em todo o reino. Mesmo que o governo de D. Fernando tenha sido, por diversas vezes contestado e a crise econômica tenha atingido seu termo, não podemos deixar de perceber seus esforços no sentido de redirecionar os destinos da nação portuguesa através, como vimos, do fomento às atividades marítimo-comerciais. Essas tentativas de revigoração econômica contribuíram, no reinado seguinte, para tirar Portugal do caos em que se encontrava.

## **BIBLIOGRAFIA:**

### FONTES IMPRESSAS:

*Cortes Portuguesas, reinado de D. Fernando I (1367-1383)*, ed. de MARQUES, A H. Oliveira (Org) Lisboa, INIC, 1990.

*Descobrimientos Portugueses*, ed. de MARQUES, João da S. (Org) Lisboa, INIC (Vol I e Suplemento), 1988:

LOPES, F. *Crônica de D. Fernando*, Porto, Civilização Editora, 1986.

*Ordenações Afonsinas*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984 (Vol. I ao V).

### ESTUDOS

ARNAUT, Salvador Dias. *A Crise nacional dos Fins do Século XIV (A Sucessão de D. Fernando)*. Tese de doutoramento, Coimbra, 1960.

BARROS, H. da Gama. *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV*. Lisboa, Sá da Costa, vol. I-XI, 1945-54.



COELHO, Maria Helena da Cruz. *O Baixo Mondego nos Finais da Idade Média*. 2 vols. Coimbra, Fluc, 1983.

\_\_\_\_\_. *História Medieval de Portugal - Guia de Estudo*. Porto, Universidade Portucalense, 1991.

COELHO, Antônio Borges. *A Revolução de 1383*. 5ª ed., Lisboa, 1984.

\_\_\_\_\_. *Clérigos, Mercadores, Judeus e Fidalgos*. Lisboa, Caminho (coleção universitária), 1994.

\_\_\_\_\_. *O Tempo e os Homens*. Lisboa: Ed Caminhos, 1996.

FERNANDES, Fátima Regina. *Sociedade e Poder na Baixa Idade Média Portuguesa- Dos Azevedo aos Vilhena: as famílias da nobreza medieval portuguesa*. Curitiba: UFPR. 2003.

\_\_\_\_\_. *A Monarquia Portuguesa e o Cisma do Ocidente (1378- 85)*. In FRIGHETTO, R & GUIMARÃES, Marcella L. *Instituições, Poderes e Jurisdições*. Curitiba: Juruá, 2007.

HOMEM, Armando Luís de Carvalho. *Portugal nos Fins da Idade Média: Estado, Instituições, Sociedade e Política*, Lisboa, Livros Horizonte, 1990.

MARQUES, A H. de Oliveira. *Nova História de Portugal, Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*. Lisboa, Presença, 1987.

RAU, V. *Sesmarias Medievais Portuguesas*. Lisboa, Presença, 1982.

SERRÃO, Joel. *Pequeno Dicionário de História de Portugal*. Porto, Figueirinhas, 1993.

VIEIRA, Rejane M Lobo. *As Imagens do Rei e do Reino de Portugal através das moedas de D. Fernando I*. Niterói, dissertação de Mestrado, UFF, 1994.

*Artigo recebido em 11 de setembro de 2011  
e aceito em 30 de novembro de 2011*