



## ANAIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR Vol. XIX (2018)

ISSN 0874-9671 (impresso/print)

ISSN 2795-4455 (electrónico/online)

Homepage: <https://revistas.rcaap.pt/aham>

---

### ***Comércio entre o porto de Bristol e Portugal no final da Idade Média, 1461-1504***

Flávio Miranda , Hilario Casado Alonso 

---

#### **Como Citar | How to Cite**

Miranda, Flávio, & Hilario Casado Alonso. 2018. «Comércio entre o porto de Bristol e Portugal no final da Idade Média, 1461-1504». *Anais de História de Além-Mar* XIX: 11-36.  
<https://doi.org/10.57759/aham2018.35196>.

#### **Editor | Publisher**

CHAM – Centro de Humanidades | CHAM – Centre for the Humanities  
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas  
Universidade NOVA de Lisboa | Universidade dos Açores  
Av.ª de Berna, 26-C | 1069-061 Lisboa, Portugal  
<http://www.cham.fcsh.unl.pt>

#### **Copyright**

© O(s) Autor(es), 2018. Esta é uma publicação de acesso aberto, distribuída nos termos da Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt>), que permite o uso, distribuição e reprodução sem restrições em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.

© The Author(s), 2018. This is a work distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted reuse, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



As afirmações proferidas e os direitos de utilização das imagens são da inteira responsabilidade do(s) autor(es).  
The statements made and the rights to use the images are the sole responsibility of the author(s).

# Comércio entre o porto de Bristol e Portugal no final da Idade Média, 1461-1504

Flávio Miranda\*, Hilario Casado Alonso\*\*

*Anais de História de Além-Mar XIX* (2018): 11-36. ISSN 0874-9671

## Resumo

Embora as relações comerciais anglo-portuguesas para o período tardo-medieval sejam bem conhecidas, a indexação numa base de dados de quase 11 mil registos de entrada e de saída da alfândega de Bristol permite-nos questionar e repensar o comércio externo de Portugal. É com base nesses livros de contas guardados nos arquivos nacionais britânicos (Kew, Londres) que este artigo examina o comércio entre Bristol e Portugal, entre os anos de 1461 e 1504. Estas fontes inéditas permitem perceber a relevância económica de Portugal no quadro europeu, bem como o carácter preponderante de Lisboa enquanto grande cidade de comércio internacional.

**Palavras-chave:** Bristol, Portugal, comércio atlântico, redes mercantis.

Data de submissão: 10/01/2018

Data de aprovação: 16/06/2018

## Abstract

Although the study of Anglo-Portuguese commercial relations is well-known for the later Middle Ages, a new database containing up to 11 thousand records of entry and exit in the Bristol customs allows us to rethink Portugal's foreign trade. Buttressed by these Customs Accounts preserved at the National Archives (Kew, London), this article examines the trade between Bristol and Portugal, for the period from 1461 to 1504. These sources enable us to place Portugal within the framework of European economy, and to confirm Lisbon's preponderance as city of international trade.

**Keywords:** Bristol, Portugal, Atlantic trade, merchant networks.

Date of submission: 10/01/2018

Date of approval: 16/06/2018

\* CITCEM, Universidade do Porto, Portugal. *E-mail:* fmiranda@letras.up.pt .

\*\* Universidad de Valladolid, Espanha. *E-mail:* hilario@emp.uva.es .

## **Comércio entre o porto de Bristol e Portugal no final da Idade Média, 1461-1504**

**Flávio Miranda, Hilario Casado Alonso**

### **Introdução**

A literatura sobre as relações comerciais entre Portugal e a Inglaterra para o período medieval tem uma longa tradição entre os historiadores portugueses e estrangeiros, e o seu estudo mais antigo tem mais de um século de existência. Em Inglaterra, as bases deste conhecimento historiográfico foram lançadas, em 1906 e 1907, por V. M. Shillington e, mais tarde, em 1992, 1997 e 2013, por W. R. Childs<sup>1</sup>. Os contributos da historiografia portuguesa são mais recentes, das décadas de 1980 e 2010, e refletem sobretudo abordagens político-económicas<sup>2</sup>. Quase todos estes autores, assim como historiadores franceses, são unânimes em afirmar que, a partir da segunda metade do século XV, ocorreu uma peculiar transformação nas rotas do comércio internacional na Europa ocidental, marcada pelo desvio dos mercadores de Bristol de Bordéus para Lisboa<sup>3</sup>. Essa derivação mercantil foi definida por imposição da guerra sobre a economia, com a reversão político-administrativa da Gasconha – até 1453, o principal mercado de vinho para os mercadores ingleses – que, após o final da Guerra dos Cem Anos, foi incorporada em definitivo no reino da França. Que consequências para o comércio externo de Portugal é que decorreram dessa alteração política e económica em França?

O principal resultado desta mudança foi um aumento considerável do comércio anglo-português, propulsionado pelos mercadores bristolianos, oriundos de uma das mais importantes cidades mercantis da baixa Idade Média. Num estudo de 1933, E. M. Carus-Wilson destrinçou o comércio externo de Bristol especificando que, sob o prisma anglo-português, no século XV “os homens do mar de Inglaterra superavam os portugueses, e que os grandes carregamentos de mercadorias chegavam a Bristol pela mão de mercadores de Bristol, em navios de Bristol”<sup>4</sup>. Embora esse fenómeno de predominância dos agentes e dos meios de Bristol sobre Portugal – e, no

---

<sup>1</sup> Shillington 1906, 109-132; Shillington and Chapman 1907, 3-126; Childs 1992, 195-219, 1997, 27-49, 2013.

<sup>2</sup> Fonseca 1986; Faria & Miranda 2010, 109-128. Ver também Marques 1987, 42-43.

<sup>3</sup> Por exemplo, Bove 2009, 47.

<sup>4</sup> Carus-Wilson 1933, 220-221.

fundo, sobre as restantes regiões da Europa ocidental com as quais a cidade interagiu comercialmente – seja incontestado, existe uma série de outras questões ainda por resolver. Quão absoluto era o domínio de Bristol no comércio anglo-português? No quadro das trocas da Europa ocidental, que importância teve o reino de Portugal no comércio externo dessa cidade? Que portos em Portugal acolheram os mercadores bristolianos e que relevância económica tiveram? E terá sido o vinho o produto que mais se destacou no âmbito deste comércio anglo-português?

Os registos da cobrança de impostos das alfândegas inglesas constituem uma das mais importantes fontes para o estudo do comércio do Ocidente europeu tardo-medieval. O direito a cobrar impostos sobre as mercadorias importadas e exportadas era um dos mais antigos privilégios dos monarcas. Em Inglaterra, existem evidências desta prerrogativa desde o século XII, embora os impostos alfandegários tenham conhecido a sua estruturação mais profunda somente a partir dos séculos XIII e XIV, de forma a que a coroa pudesse financiar-se para as suas guerras no estrangeiro. As fontes utilizadas neste estudo, conhecidas arquivisticamente como “customs’ accounts: the particulars”, correspondem a livros que o *Exchequer* (o tesouro) enviava para os oficiais das alfândegas, para que estes pudessem registar os impostos cobrados. Nesses livros, os controladores assentavam o número e o nome das embarcações no porto; o nome do mestre; a data de chegada ou de partida; o mercador em cujo nome as mercadorias eram transportadas; a origem geográfica do mercador em três categorias (indígena, alienígena ou hanseático)<sup>5</sup>; e o conteúdo preciso da carga que estava sujeita a impostos alfandegários, com o valor cobrado<sup>6</sup>.

Este estudo é sustentado por 10 470 registos de entrada e de saída dos registos da alfândega do porto de Bristol, para os anos entre 1461 e 1504, com os dados atrás descritos<sup>7</sup>. Através deste manancial documental, con-

---

<sup>5</sup> Esta divisão tem que ver com motivos fiscais: os ingleses são apresentados como “indígenas”, os estrangeiros como “alienígenas” (“*alien*”), e os mercadores da Hansa como “hanseáticos”.

<sup>6</sup> Estas informações encontram-se bem explicadas na página oficial dos The National Archives, <http://www.nationalarchives.gov.uk/help-with-your-research/research-guides/medieval-customs-accounts/>. Acedido em 24 de maio de 2018.

<sup>7</sup> The National Archives [TNA], Kew, London, E122, Bristol Customs Accountss. As contas aduaneiras referem-se aos anos de 1461, 1465, 1466, 1469, 1471, 1472, 1473, 1474, 1475, 1476, 1477, 1478, 1485, 1486, 1503 e 1504. Os anos de 1461, 1476, 1477 e 1478 não contêm entradas sobre Portugal. Para o século XV, estes são os anos para os quais se possuem livros de contas, sendo que alguns se encontram incompletos. Os autores deste artigo agradecem a Evan T. Jones e Margaret M. Condon pela partilha da sua base de dados, criada no âmbito do “Cabot Project” da Universidade de Bristol.

segue-se perceber que embarcações conectaram Portugal com Bristol, em que período essa atividade foi mais intensa, que agentes intervieram nessa relação comercial, quais eram as suas origens geográficas, que mercadorias transacionaram e que valores foram pagos na alfândega inglesa.

De forma a esclarecer os problemas enunciados ao longo desta introdução, este artigo encontra-se dividido em sete partes. A primeira apresentará Bristol e os livros de contas portuários, discutindo as suas potencialidades para a história económica. A segunda examinará o comércio externo de Bristol numa perspetiva comparativa, de forma a aferir a relevância de Portugal para a cidade inglesa no contexto europeu. A terceira incidirá sobre os agentes envolvidos no comércio entre Bristol e Portugal, explicitando que estes contactos mercantis não eram exclusivamente bidirecionais. A quarta exporá a origem das embarcações num quadro ibérico alargado. A quinta analisará os produtos transacionados, com os seus valores e tendências. A sexta versará a sazonalidade das trocas, relacionando os fluxos comerciais com os períodos de navegação e de comércio. Por fim, a sétima concluirá o estudo, discutindo a relevância de Bristol para o comércio externo de Portugal.

### **Bristol e os livros de contas portuários**

Segundo padrões atuais, a Bristol medieval era uma cidade pequena, com cerca de oito mil habitantes, embora de tamanho suficiente para se afirmar como o segundo porto mais importante de Inglaterra. Num reino com cerca de dois milhões de habitantes, Bristol destacou-se como centro regional de abastecimento de um espaço amplo, que incluía Somerset, Gloucestershire, Gales do Sul e parte das West Midlands. As razões do sucesso comercial de Bristol dever-se-ão, conforme afirmam Jones e Condon, ao grau de comprometimento que os seus mercadores empregaram nas suas atividades, conseguindo, alguns, ser mais ativos do que os de Londres<sup>8</sup>. Consequentemente, em Bristol, o comércio externo era efetuado sobretudo por mercadores, marinheiros e embarcações nativos.

Esta intensa atividade comercial é comprovada pelos livros de contas da alfândega de Bristol, nos quais se registou o pagamento de taxas alfandegárias. A partir desta fonte, é possível reconstruir um quadro alargado do comércio externo de Bristol, que demonstra que o estuário do rio Severn funcionava como uma antecâmara de interligação do Oeste inglês

---

<sup>8</sup> Jones & Condon 2016, 6.

com o Atlântico Norte. De Bristol, partiam as embarcações que desenhavam uma elipse mercantil entre a Islândia, a norte, e a Península Ibérica, a sul. As penetrações no Mediterrâneo foram ocasionais e esporádicas, por consequência da distância e da animosidade que os mercadores ingleses enfrentaram por parte dos italianos. Talvez por causa da proximidade ao mar, da experiência de navegação e do conhecimento das pioneiras viagens de exploração dos reinos ibéricos, também Bristol, em finais do século XV, participou em iniciativas de expansão oceânica. O caso mais conhecido é o das expedições empreendidas por Giovanni Caboto – conhecido em Bristol por John Cabot – em busca da ilha de Brasil<sup>9</sup>.

A região na qual Bristol se inseria era famosa pela produção de matéria-prima para as indústrias têxteis, sobretudo a lã, mas também pelo fabrico de tecidos e de panos. Estes eram, sem dúvida, os produtos de maior valor acrescentado que saíam pelo porto de Bristol, com destino a quase toda a Europa ocidental. Inversamente, passavam pela alfândega, por exemplo, enxofre da Islândia, vinho de Bordéus, ferro do País Basco, pastel de Castela e açúcar de Portugal<sup>10</sup>.

Contabilizando-se as entradas e as saídas por cada país ou região, foi com a Irlanda (39,89%) que Bristol estabeleceu o maior número de contactos comerciais, seguindo-se a Espanha (21,37%), Portugal (17,51%) e Bordéus (13,77%)<sup>11</sup>; quanto a Antuérpia, Bayonne, Bergen, Bretanha, Cardiff, Chepstow, Guernsey, Islândia, La Rochelle, Pisa, Swansea e Zelândia, juntos, não chegaram a representar um valor apreciável (7,46%)<sup>12</sup>. Um maior volume de fluxos comerciais ou de entradas mercantis não significou, no entanto, um maior valor transacionado.

---

<sup>9</sup> Jones & Condon 2016.

<sup>10</sup> TNA, E122/20/5, f. 31; E122/19/4, f. 10v; E122/19/11, f. 4v; E122/174/3, m. 1v; E122/19/4, f. 12.

<sup>11</sup> Este artigo atualiza valores e percentagens que poderão ser encontrados em outros dois trabalhos dos mesmos autores.

<sup>12</sup> Percentagens calculadas a partir dos 10 470 registos dos TNA, E122, Bristol Customs Accounts.

Ano	Imposto	Espanha	Portugal	Bordéus	Irlanda
1461	£2657,94	£1091,75	£-	£419,67	£210,27
1465	£4995,28	£391,42	£2919,06	£1093,82	£558,11
1466	£7936,58	£788,75	£3856,65	£1753,17	£929,05
1469	£2959,21	£286,50	£1646,92	£433,88	£117,67
1471	£9476,94	£4354,84	£415,83	£2430,64	£717,38
1472	£10 352,13	£5520,46	£1267,79	£1807,33	£532,46
1473	£12 561,89	£6243,27	£2341,54	£1752,83	£553,58
1474	£5924,26	£3188,52	£1281,50	£787,42	£449,48
1475	£9823,06	£6021,94	£741,79	£1411,38	£724,90
1476	£3010,63	£2019,25	£131,96	£-	£287,17
1477	£16,00	£16,00	£-	£-	£-
1478	£1,67	£1,67	£-	£-	£-
1485	£5816,00	£947,08	£1214,13	£1069,25	£201,96
1486	£16 139,64	£5934,79	£3347,32	£3410,29	£2610,15
1503	£3952,15	£227,38	£683,09	£1297,93	£1529,92
1504	£20 711,67	£5474,84	£3001,30	£6465,30	£3719,61
TOTAL	£116 335,02	£42 508,45	£22 848,88	£24 132,90	£13 141,70

1 Impostos tributados na alfândega de Bristol sobre as transações com Espanha, Portugal, Bordéus e Irlanda, 1461-1504.

Fonte: TNA E122, Bristol Customs Accounts.

Partindo dos livros de contas para os anos que se encontram transcritos e indexados em base de dados, a partir de 1461 e até 1504, conseguem-se obter os valores brutos cobrados pelos oficiais régios da alfândega de Bristol sobre as mercadorias (tabela 1).

Usando como referência o valor absoluto de imposto cobrado (£116 335,02) para calcular o contributo individual de cada país ou cidade, obtém-se uma posição destacada da Espanha, com 36,54%; bem acima dos 20,74% de Bordéus, dos 19,64% de Portugal e dos 11,30% da Irlanda. O significado destes valores é óbvio: embora a Irlanda fizesse chegar a Bristol um número de mercadorias maior do que outros países, regiões ou cidades, os produtos obtidos em Espanha, Bordéus e Portugal teriam um valor acrescentado superior, que era refletido no imposto cobrado<sup>13</sup>. Um valor que escapa a estes cálculos é, no entanto, o custo do frete e do seguro de uma embarcação para uma viagem, que muitas vezes protegia os mercadores contra

<sup>13</sup> Sobre o sistema fiscal inglês, veja-se o trabalho clássico de Gras (1918).

“*risicum, periculum et fortunam dei maris et gentium*”<sup>14</sup>. Só assim é que poderíamos saber, em termos proporcionais, qual seria o proveito obtido entre uma viagem curta, de baixo valor e de lucro pequeno, e uma viagem longa, de custo alto e de lucro elevado.

A análise à tabela 1 permite observar uma outra evidência. Logo atrás de Espanha, em termos de valor arrecadado na alfândega, surge a cidade de Bordéus com £24 132,90. Não é, no entanto, pelo valor que Bordéus se evidencia – embora seja significativo que uma só cidade ultrapasse países e regiões inteiros em termos absolutos. Um dos motivos apontados pela historiografia inglesa para a aproximação comercial de Bristol a Portugal tem sido o da perda de Bordéus – isto é, da Gasconha – para a França, que assim teria criado a necessidade de os ingleses encontrarem um mercado alternativo para o abastecimento de vinho. O que os livros de contas sugerem é que, pelo menos a partir da década de 1460, os problemas político-económicos entre ingleses e franceses poderão ter sido sanados ou minimizados, uma vez que o volume de comércio entre Bristol e Bordéus se intensificou. Sendo assim, que sentido faria para os mercadores de Bristol navegarem até Portugal para comprarem vinho, quando o poderiam obter em Bordéus, tal como o faziam anteriormente? Ou será que havia outros produtos com interesse para a economia de Bristol? Antes, porém, de respondermos a estas questões, convirá perceber para que partes de Portugal é que os mercadores de Bristol navegaram, durante estas décadas, para que se conheça em detalhe a geografia das trocas.

### Portugal na rota de Bristol

No âmbito das relações comerciais anglo-portuguesas, a existência de uma rota comercial entre Portugal e Bristol é, de acordo com as fontes disponíveis, bastante antiga. A presença de mercadores de Portugal no estuário do Severn conhece-se, pelo menos, a partir de 1309<sup>15</sup>. Mas terá sido a partir do último quartel do século XIV que o comércio entre Bristol e Portugal se intensificou. No final da década de 1370 e primeiros anos de 1380, viajaram de Portugal para Bristol, por exemplo, as embarcações *Santa Maria*, *São João*, *São Jorge*, *Santiago* e *Santo António* de Lisboa; as *Santa Maria*, *São Dinis*, *São Nicolau* e *Gracedieu* do Porto; e a *São Pedro* de Viana<sup>16</sup>. Vinho por

<sup>14</sup> Um seguro para proteger dos “riscos, perigos e fortunas do mar e das gentes” (Spufford 2003, 31). Para uma relação entre o custo e duração da viagem e o tipo de carga no âmbito dos seguros marítimos, veja-se o trabalho de Hoover (1945, 173, 192-193).

<sup>15</sup> TNA, E122/15/1.

<sup>16</sup> TNA, E122/16/4, fs. 4, 5; E122/16/17; E122/20/9, f. 8v; Carus-Wilson 1967, 183.

panos terá sido o motivo destas viagens, sendo que, em muitas ocasiões, as fontes sugerem que as embarcações haviam sido fretadas por mercadores ingleses. A mesma rota entre Portugal e Bristol foi igualmente estabelecida por embarcações galesas e inglesas: *Mary of Chepstow* e *Mary of Wales*; e as *Andrew*, *Gracedieu*, *Isabel*, *Juliane*, *Katerine*, *Marie*, *Katerine* e *Trinity* de Bristol, para dar alguns exemplos<sup>17</sup>.

Após duas décadas de intensa atividade comercial entre Bristol e Portugal, abriu-se um hiato no final do século XIV e primeira metade do século XV. Os motivos desta interrupção não são perfeitamente claros, podendo sugerir que se gerou um desinteresse comercial mútuo, talvez acelerado pela falta de cordialidade marítima entre portugueses e ingleses durante este período<sup>18</sup>. Daí que, com o final da Guerra dos Cem Anos e a aparente mudança de rotas da Gasconha para Portugal, tenha ocorrido um ressurgimento da atividade mercantil com Bristol. Vejamos para que locais, em Portugal, é que as embarcações e os mercadores de Bristol navegaram durante a segunda metade do século XV e inícios do século XVI.

Destino	Registos	Porcentagem
Lisboa	1557	84,94%
Algarve	244	13,31%
Madeira	22	1%
Viana	5	0,27%
Não especificado	5	0,27%
<b>TOTAL</b>	<b>1833</b>	<b>100%</b>

2 Número de registos de entrada e de saída de mercadorias relativas a portos marítimos portugueses na alfândega de Bristol, 1461-1504. Fonte: TNA, E122, Bristol Customs Accounts.

A tabela 2 apresenta o número de registos de entrada e de saída de mercadorias na alfândega de Bristol relativas a portos marítimos portugueses, para o período sob análise neste estudo. O predomínio de Lisboa é avassalador, contabilizando quase 85% de todo o comércio com Bristol, seguindo-se o Algarve com pouco mais de 13%, a ilha da Madeira com 1%, e Viana com quase 0,3%<sup>19</sup>. Em cinco casos, os oficiais da alfândega de Bristol não indicaram o local de origem, anotando simplesmente “Portugal” nos seus

<sup>17</sup> Carus-Wilson 1967, 192, 193, 194, 195, 201.

<sup>18</sup> Faria & Miranda 2010, 109-128.

<sup>19</sup> Esta Viana corresponde a Viana do Castelo.

ros. É interessante verificar que, no caso do Algarve e da Madeira, os oficiais não tenham sentido a necessidade de especificar a origem em maior detalhe ou não tenham sido informados pelos mestres do local preciso em que a carga havia sido carregada ou descarregada em Portugal. Se no caso da Madeira é provável que as embarcações tenham desancorado no Funchal, as entradas relativas ao Algarve poderão ter correspondido, entre outros, aos portos de Lagos ou de Tavira.

Existe uma ausência notória neste quadro de espaços mercantis portugueses: a cidade do Porto<sup>20</sup>. Devido à falta de esclarecimentos empíricos, as explicações para este fenómeno são meramente especulativas e resumem-se a três teorias: ao carácter mercantil do Porto que, tal como Bristol, procurava recusar a presença massiva de mercadores estrangeiros no seu espaço urbano, preferindo ter os seus navios, os seus mestres e os seus agentes nos mercados estrangeiros<sup>21</sup>; o desinteresse do Porto pelo comércio de Bristol e de Bristol pelo Porto, uma vez que Lisboa, em Portugal, e Southampton, em Inglaterra, poderiam providenciar os produtos que ambas as cidades necessitavam para os seus mercados domésticos; ou o simples facto de as embarcações e os mercadores do Porto serem assíduos pelos portos de Lisboa e do Algarve. Recorde-se, aliás, que há várias décadas que Lisboa concentrava em si o monopólio do comércio externo de todas as mercadorias, com a exceção de figos secos, vinho e sal que poderiam ser exportados por qualquer outro porto do reino<sup>22</sup>.

### Os agentes e suas origens

Foi, então, em Lisboa que os mercadores de Bristol estabeleceram o seu centro de operações no reino de Portugal. Uma escolha que fazia todo o sentido, por várias razões. Para além dos motivos demográficos e de economia de escala (ser a maior cidade do país, logo, o maior mercado), a Lisboa da segunda metade do século XV havia-se tornado no coração de uma vasta rede atlântica e intercontinental, que interligava o Norte da Europa com o Medi-

---

<sup>20</sup> A bibliografia sobre o Porto é vasta e também não apresenta uma explicação cabal para a ausência dos mercadores portugueses do comércio com Bristol. Não obstante, consultar, entre outros, os trabalhos de Amândio Barros sobre a atividade mercantil do Porto (1997, 167-230, 2016).

<sup>21</sup> É nesse sentido que surgem várias petições ao rei por parte dos mercadores do Porto, embora disfarçadas de uma roupagem argumentativa alternativa. Veja-se, por exemplo, o documento em Marques 1944, supl. vol. 1, 415, doc. 60.

<sup>22</sup> Barros 1945-1954, vol. 10, 173-174. Ver também a discussão num capítulo de Amélia Aguiar Andrade e Flávio Miranda (2017, 341).

terrâneo, a costa ocidental de África e as ilhas da Madeira e dos Açores<sup>23</sup>. Por Lisboa passavam, mas também viviam colónias de, ingleses, bretões, flamengos, hanseáticos, castelhanos, galegos, andaluzes, valencianos, genoveses, milaneses, pisanos, florentinos e mercadores de outras origens europeias<sup>24</sup>.

A comunidade de mercadores ingleses em Lisboa surgiu em meados do século XIV, conhecendo-se a existência de uma feitoria nessa cidade pelo menos a partir de 1352<sup>25</sup>. Nas fontes portuguesas, encontram-se documentados mercadores com origem em Bristol nas chancelarias régias em mais do que uma ocasião, solicitando ao rei cartas de segurança para a entrada e saída de Lisboa. Em 10 de junho de 1456, por exemplo, William Dam, William Pany e William Hoadim requereram ao rei Afonso V (r. 1438-1481) um salvo-conduto com a duração de cinco anos<sup>26</sup>. Anos mais tarde, em 1463 e em 1470, o mesmo rei outorgou carta de segurança a John Jay the Young, John Hanks e Philip Estagam, todos eles de Bristol<sup>27</sup>. W. R. Childs coloca a possibilidade de alguns destes mercadores terem estabelecido ligações amorosas com mulheres portuguesas, estabelecendo famílias, uma vez que, anos mais tarde, surgem em Inglaterra mercadores portugueses com o nome de João Inglês e João de Bristol<sup>28</sup>. Ambos pagaram imposto em Inglaterra com o estatuto de “*alien*” – estrangeiro. Tendo em conta a forte presença de mercadores ingleses em Portugal, qual é que seria a percentagem de mercadores portugueses integrados nas rotas do comércio com Bristol?

	Origem	Registos	Percentagem
Lisboa	Nativo	1505	97%
	Estrangeiro	52	3%
Algarve	Nativo	230	94%
	Estrangeiro	14	6%

3 Nacionalidade dos mercadores envolvidos no comércio entre Bristol e Lisboa, e Bristol e o Algarve, 1461–1504.

Fonte: TNA, E122, Bristol Customs Accounts.

<sup>23</sup> A bibliografia sobre Lisboa é muito vasta. Ver os trabalhos citados por Miranda e Faria (2016, 241-266).

<sup>24</sup> Para além da bibliografia citada nas notas anteriores, ver Rau 1956, 56-83, 1971, 97-117; Sequeira 2015a, 47-62, 2015b, 21-34; Guidi Bruscoli 2014.

<sup>25</sup> Childs 2013, 120.

<sup>26</sup> Marques 1944, supl. vol. 1, 527, doc. 1166.

<sup>27</sup> Arquivos Nacionais Torre do Tombo [ANTT], *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 9, f. 149v; liv. 16, f. 4.

<sup>28</sup> Childs 2013, 120.

A tabela 3 comprova a superioridade numérica de mercadores de Bristol no comércio com Portugal: apenas 3% de todo o comércio entre Bristol e Lisboa estiveram na mão de mercadores portugueses. É um número muito baixo, especialmente se se tiver em conta que estamos a falar de um universo de 1557 registos de entrada e de saída. E o mesmo se poderá dizer em relação ao Algarve, uma vez que o comércio efetuado por nativos dessa região portuguesa não ultrapassou os 6%.

	Origem	Registos	Percentagem
Madeira	Nativo	3	14%
	Estrangeiro	19	86%
Viana	Nativo	0	0%
	Estrangeiro	5	100%

4 Nacionalidade dos mercadores envolvidos no comércio entre Bristol e Lisboa, e Bristol e o Algarve, 1461-1504  
Fonte: TNA, E122, Bristol Customs Accounts.

Estas percentagens apenas se alteram quando examinado o volume de intercâmbios comerciais entre Bristol e Viana e a Madeira, conforme se pode observar na tabela 4. Nestes dois casos, os livros de contas de Bristol registaram mais mercadores estrangeiros no comércio com a Madeira (86%) e Viana (100%) do que nativos ingleses. Claro que, em ambos os casos, o número de registos é insignificante no quadro geral do comércio externo de Bristol.

Somando-se os números todos, os mercadores nativos contabilizam 95% de todos os registos de entrada e de saída nos livros de contas de Bristol, suplantando largamente os mercadores portugueses, que apenas conseguem atingir a marca dos 5%. Mesmo assim, é interessante verificar na mesma fonte documental que é um número ligeiramente superior ao dos mercadores espanhóis em Bristol, os quais perfazem apenas 3% do total<sup>29</sup>.

Que explicações poderão existir para que a diferença percentual entre os mercadores portugueses e os ingleses na rota de Bristol seja tão acentuada? Em primeiro lugar, as características económico-sociais de Bristol, mencionadas no início deste artigo: a sua enorme capacidade mercantil, e uma certa recusa em aceitar mercadores “estranhos” no seu porto. Em segundo lugar, a ausência de mercadores de Portugal na rota de Bristol foi, certamente, motivada por questões de estratégia comercial e de distanciamento geográfico dos seus principais eixos marítimos<sup>30</sup>. Recorde-se que,

<sup>29</sup> Valores calculados em Casado Alonso e Miranda 2019.

<sup>30</sup> Miranda 2013, 76.

na segunda metade do século XV, Portugal se encontrava a executar um processo de expansão comercial de amplitudes vastas – com gentes, embarcações e recursos pelas ilhas atlânticas e pela costa ocidental de África –, ao mesmo tempo que privilegiava o seu entreposto comercial em Bruges, na Flandres. Para além disso, Lisboa beneficiou, de facto, do seu estatuto de centro mercantil e de plataforma agregadora de mercadores europeus. Faria pouco sentido os mercadores de Portugal estabelecerem concorrência direta com uma rota que funcionava bem na mão dos de Bristol. Confirma-se, assim, a afirmação de Carus-Wilson feita mais acima neste artigo<sup>31</sup>.

### A origem das embarcações

Segundo Carus-Wilson, não eram apenas os mercadores que eram de Bristol: os mestres e embarcações também teriam origem na cidade do Severn. A capacidade mercantil de Bristol sempre foi, de facto, uma das suas forças, uma vez que possuía um número muito elevado de embarcações e de marinheiros experientes na navegação atlântica<sup>32</sup>.

Porto de Origem	Percentagem
Bristol	60,43%
Bristol?	8,56%
Não identificado	5,92%
Fuenterrabía	4,86%
Barnstaple	4,49%
Combe Martin/Ilfracombe	3,80%
Lisboa	3,38%
San Sebastián	2,54%
Londres	1,74%
Pasajes	1,74%
Tenby	0,79%
Northam	0,58%
Castro Urdiales	0,37%
Porto	0,32%
Viana	0,26%
Chepstow	0,21%
<b>TOTAL</b>	<b>100,00%</b>

5 Origem das embarcações envolvidas no comércio entre Bristol e Portugal, 1461–1504.  
Fonte: TNA E122, Bristol Customs Accounts.

<sup>31</sup> Ver nota 4.

<sup>32</sup> Jones & Condon 2016, 4.



6 Origem das embarcações envolvidas no comércio entre Bristol e Portugal, 1461-1504

A partir dos 1833 registos de entrada e de saída inscritos nos livros de contas de Bristol, consegue-se calcular a percentagem correspondente à origem das embarcações fretadas para o comércio com Lisboa. Ao todo, foram identificados catorze portos europeus, com uma predominância clara

do de Bristol, com 60,43%. Um valor que poderia aumentar até próximo dos 70% se se considerarem os registos que deixam dúvidas quanto à sua identificação geográfica<sup>33</sup>. Em segundo lugar nesta tabela, excluindo-se a interrogação e os locais não identificados ou especificados, surge o porto de Fuenterrabía – ou Hondarribia – no País Basco. Isto faz tanto ou mais sentido se se considerar o comércio externo de Bristol no âmbito mais alargado da Península Ibérica. A análise das mesmas fontes indica que, para o comércio Bristol-Espanha, os ingleses utilizaram 26,23% dos seus navios de Bristol, surgindo, em segundo lugar, as embarcações fretadas em Fuenterrabía, com 25,89%<sup>34</sup>. De acordo com as fontes existentes, a *Marie de Fuenterrabía*, com o mestre Esteban de Luna, é associada a 62 registos de importação de mercadorias de Lisboa para Bristol, assim como a 19 de Espanha e a 27 de Bordéus<sup>35</sup>. Este exemplo confirma, de certa forma, a flexibilidade das rotas mercantis e dos agentes de comércio no espaço euro-atlântico.

Estes dados confirmam, também, a presença moderada de embarcações ibéricas no comércio entre Portugal e Bristol e o predomínio de fretes realizados em Inglaterra, que contabiliza 80,4%; segue-se a Espanha atlântica com 9,51%, Portugal com 3,96%, Gales com 0,21%, existindo ainda 5,92% de embarcações cuja origem não se conseguiu identificar. Colocando os portos de origem no mapa, percebe-se que os principais centros de saída de embarcações para o comércio entre Bristol e Portugal se situam numa faixa de proximidade à cidade inglesa, bem como no País Basco e na Cantábria. Se é certo que os barcos de Bristol predominaram nesta rota, a verdade é que os mercadores ingleses também dependeram de embarcações originárias de outras partes da Inglaterra e da Península Ibérica.

### Os produtos transacionados

O comércio entre Bristol e Portugal fez-se graças ao movimento contínuo de centenas de embarcações inglesas, galesas, espanholas e portuguesas que efetuavam a importação e a exportação de mercadorias. O produto-chave de todo este comércio terá sido o vinho – pelo menos, foi a mercadoria que motivou, segundo E. M. Carus-Wilson, o desvio das rotas de Bordéus para Lisboa<sup>36</sup>. Mas os oficiais da alfândega de Bristol registaram nada mais que 38

<sup>33</sup> A interrogação diz respeito a embarcações que são comumente identificadas como sendo de Bristol, mas que, nos registos alfandegários, foram inscritas sem associação de lugar.

<sup>34</sup> Calculado a partir de TNA, E122, Bristol Customs Accounts.

<sup>35</sup> TNA, E122/20/5 fs. 3v, 4, 4v, 16v, 17, 21.

<sup>36</sup> Ver nota 4.

mercadorias diferentes de origem portuguesa<sup>37</sup>. Para além dos grandes produtos de exportação, como o vinho e o azeite, o porto de Bristol recebeu, por exemplo, cortiça, sabão e marmelada provenientes de Portugal<sup>38</sup>.

Produto	% Portugal	Imposto	% Global
Vinho	17,05%	£3896,00	18%
Azeite	12,12%	£2768,60	33%
Cera	5,37%	£1228,03	79%
Açúcar	2,61%	£595,90	71%
Sal	1,72%	£393,93	47%
Fruta	1,41%	£322,25	69%
Vinagre	1,18%	£270,25	77%
Pimenta	0,82%	£187,83	54%
Mel	0,50%	£114,38	12%
Cortiça	0,07%	£16,17	23%

7 Seleção de produtos portugueses importados para Bristol, imposto arrecadado e percentagem global nos registos alfandegários, 1461-1504.

Fonte: The National Archives, E122, Bristol Customs Accounts.

O produto que predominou nos porões das embarcações foi, no entanto, o vinho. Na alfândega de Bristol, este produto contabilizou 17,05% da atividade mercantil com Portugal, sendo secundado pelo azeite com 12,12%. Estes dois produtos representaram, inequivocamente, a base das importações de Portugal, embora a cera, o açúcar e, também, o sal constituíssem mercadorias relevantes.

A coluna mais à direita da tabela 7 permite-nos estabelecer uma comparação importante entre a relação do produto português com a percentagem global do seu valor na alfândega de Bristol. Dos 10 470 registos portuários na alfândega de Bristol, contabilizaram-se £116 335,02 de imposto cobrado (conforme o quadro da tabela 1). Desse valor chegou-se à conclusão de que £22 848,88 correspondem a movimentações mercantis entre Bristol e Portugal – representando, portanto, 19,64%. O que a tabela 7 indica é o total de vinho contabilizado pela alfândega na sua relação com o produto exclusivamente português: assim, 18% de todo o vinho que entrou em Bristol durante o período analisado era proveniente de Portugal. Mais interessante será verificar que 33% de todo o azeite importado era português; e que

<sup>37</sup> Referimo-nos aos produtos do reino, das ilhas e da costa africana.

<sup>38</sup> TNA, Bristol 'Particular' Customs Accounts, 1503/4, f. 13, 14, 46, 47, 60v; E122/19/4, f. 11v, 12v; E122/176/27, m. 3v; E122/20/5, f. 29v.

Portugal funcionou como fornecedor predominante de cera (79%), açúcar (71%) e vinagre (77%).

Dependendo de a origem ser Lisboa ou Madeira, o açúcar português chegou a Bristol pela mão de diferentes intermediários<sup>39</sup>. O açúcar proveniente da capital portuguesa foi importado sobretudo por mercadores ingleses<sup>40</sup>. Quanto ao açúcar importado da Madeira, este circulou provavelmente em embarcações portuguesas e foi negociado por mercadores de Portugal<sup>41</sup>.

A leitura da tabela 7 também coloca em evidência a tipologia produtiva do reino de Portugal. A lista de produtos revela que, no seu conjunto, os mercadores ingleses procuravam ou encontravam em Portugal, predominantemente, produtos agrícolas ou seus derivados. Para além disso, tendo em conta a fase já avançada da expansão oceânica portuguesa no Atlântico, não deixa de ser significativo encontrar-se tão fraca expressão de determinados bens, o que poderá ser indicativo de uma lenta mudança nos padrões de consumo em Inglaterra ou, então, uma falta de oferta para exportação no mercado de Lisboa. Assim que as fronteiras entre oceanos se esbatem, no início do século XVI, começam também a afluir a Bristol a pimenta, a canela e a noz-moscada vindas de Portugal<sup>42</sup>.

Os barcos nunca navegavam vazios, nem sequer os que fizeram a exploração ultramarina. Por isso, se as embarcações chegavam a Bristol carregadas de produtos portugueses, o que é que elas carregavam nas viagens de Bristol para Lisboa ou para o Algarve? A resposta é mais ou menos óbvia: panos – categorizados genericamente pelo seu tamanho, características e tipo (“*dozen strait*”, “*kersey*”, “*welsh strait*”)<sup>43</sup>. É muito provável que as embarcações não seguissem para Portugal apenas carregadas de panos, podendo estes serem distribuídos por outros portos ibéricos antes da sua chegada a Lisboa. Esta hipótese faz sentido se se considerar o frete de embarcações bascas para o comércio anglo-ibérico, o que permitia viagens triangulares entre Bristol, Fuenterrabía e Lisboa. Infelizmente, as fontes não são claras em relação a esta possibilidade.

Para além do tipo de produto, é necessário considerar o seu custo. Uma vez que os panos são um produto acabado, o seu valor acrescentado é muito

<sup>39</sup> Sobre o açúcar, ver Rau e Macedo 1962, Vieira 2002.

<sup>40</sup> TNA, E122/19/4, fs. 12, 12v; E122/19/8, f. 3v; E122/19/11, f. 2v; E122/20/5, fs. 9, 16v, 17, 17v, 18, 24, 24v, 25, 25v, 27v, 28, 29v, 30.

<sup>41</sup> TNA, E122/20/5, fs. 31, 31v.

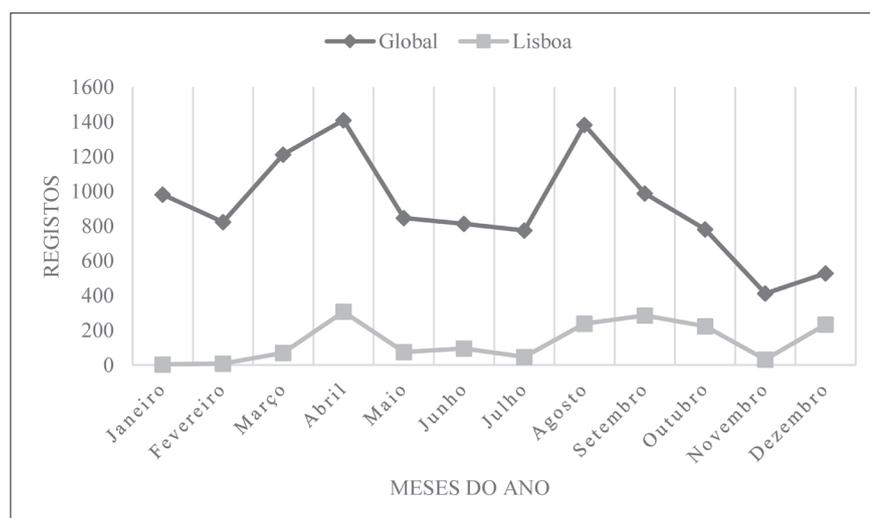
<sup>42</sup> TNA, Bristol ‘Particular’ Customs Accounts, 1503/4, fs. 13v, 46, 46v, 47, 60.

<sup>43</sup> TNA, E122/19/3 f. 1v; E122/19/4, f. 15; E122/19/8, f. 3. Sobre a importação de panos em Portugal, ver Ferreira 1983.

superior ao da maioria dos bens do comércio externo português. De acordo com os valores fornecidos pelos livros de contas de Bristol, o comércio de panos para Portugal foi contabilizado na alfândega em números acima das 10 mil libras. Ver-se-á, na conclusão, para que lado é que a balança comercial entre Portugal e Bristol pendeu.

### A sazonalidade das trocas

Em que período do ano é que as trocas entre Bristol e Portugal se tornavam mais intensas? Que produtos é que eram transacionados durante esses períodos? Uma vez que o comércio marítimo – tal como a vida medieval em quase todos os seus quadrantes – se pautava pelas estações do ano e pelas épocas produtivas e das colheitas, existe uma relação quase imediata entre os fluxos comerciais e os meses do ano, conforme se pode observar na figura 8.



8 Variação mensal dos registos globais e de Portugal na alfândega de Bristol, 1461–1504.  
Fonte: TNA, Bristol Customs Accounts.

Em primeiro lugar, esta distribuição quantitativa revela que a sazonalidade do comércio entre Bristol e Portugal era em tudo igual à de outros portos europeus, com duas épocas altas: uma na primavera, e outra no final do verão e primeiros dois meses de outono. Isto significa que, passado o inverno e o período mais perigoso para a navegação em alto mar, as embarcações mercantis iniciavam a sua atividade em meados de março, atingindo um pico de comutações durante o mês de abril.

O segundo período de época alta corresponde ao final do verão e ao início do outono. Os livros de contas da alfândega de Bristol registam, para este período, 746 entradas para o comércio com os portos portugueses. Em termos percentuais, durante os meses de agosto, setembro e outubro os mercadores ingleses efetuavam 46,1% das suas transações anuais com Portugal, representando 19,1% de todo o comércio que entrava por Bristol.

A melhoria das condições climáticas e a facilidade de navegação não são a explicação principal para este crescendo de atividade durante os meses estivais. Agosto, setembro e outubro são meses de colheitas, de vindimas, de transformação da uva em vinho, de secagem de frutos em figos secos e uvas passas<sup>44</sup>. Significa isto que, a partir do final do verão, os mercadores passam a ter ao seu dispor um volume superior de produtos para negociar e exportar. Para além das questões climáticas, é muito provável que o comércio externo aumentasse durante certas épocas do ano, em ocasiões festivas. Durante a Idade Média, as uvas passas e os figos secos eram considerados como “frutos da Quaresma”, existindo uma procura suficiente nos mercados ingleses que justificasse a sua importação de Portugal e de Espanha<sup>45</sup>.

Mês	Vinho	Azeite	Cera	Açúcar	Sal
Janeiro	£196,00	£4,00	£4,00	£4,00	£0,00
Fevereiro	£0,00	£0,00	£0,00	£0,00	£0,00
Março	£929,00	£267,00	£278,00	£8,40	£62,50
Abril	£675,00	£502,60	£185,00	£19,00	£20,40
Maio	£72,00	£2,00	£0,00	£0,00	£7,10
Junho	£64,00	£344,00	£95,50	£62,50	£46,70
Julho	£225,00	£93,00	£11,20	£8,00	£0,00
Agosto	£42,00	£804,00	£268,50	£58,00	£82,10
Setembro	£93,00	£513,00	£146,50	£436,00	£90,13
Outubro	£146,00	£229,00	£112,00	£0,00	£85,00
Novembro	£0,00	£0,00	£0,00	£0,00	£0,00
Dezembro	£1454,00	£10,00	£127,33	£0,00	£0,00
<b>TOTAL</b>	<b>£3896,00</b>	<b>£2768,60</b>	<b>£1228,03</b>	<b>£595,90</b>	<b>£393,93</b>

9 Variação mensal de produtos portugueses, em imposto cobrado, na alfândega de Bristol, 1461-1504  
Fonte: TNA, Bristol Customs Accounts.

<sup>44</sup> Sobre a produção, transformação e exportação de figos secos durante a Idade Média, ver Miranda 2016, 77-97.

<sup>45</sup> Paviot 1995, doc. 348.

Se é verdade que as épocas de baixa movimentação mercantil produzem, em teoria, um menor volume de negócios, também será expectável obter o oposto para as épocas altas. Será essa a explicação, muito provavelmente, para o crescendo de importação de vinho durante o mês de dezembro. Uma vez que a vindima se poderá prolongar até meados de outubro, dezembro surge não só como um mês de abundância de oferta, mas como uma das últimas oportunidades de importação antes do pico do inverno. Os vinhos produzidos nesse outono que não fossem consumidos ou exportados de imediato correriam o risco de avinagrar e de perder qualidades. Por outro lado, é necessário ter em conta que os vinhos portugueses e espanhóis, assim como os do Mediterrâneo, também poderiam ser vinhos envelhecidos, de tipo moscatel, com muito açúcar e grau alcoólico, o que facilitaria a sua exportação durante outras épocas do ano. Estes vinhos, feito o devido estágio, resistem muito melhor à passagem do tempo. Em meados da década de 1460, Leo de Rozmital, e os seus dois companheiros viagem Schaseck e Tetzal, testemunharam em primeira mão características de um vinho mais adocicado. Quando entraram em Portugal pelo Douro, vindos de Castela, encontraram uma paisagem abundante em figos, amêndoas e “vinhos feitos de uvas passas, feitos ao estilo do vinho grego”<sup>46</sup>. Mas, no global, não era esse o tipo de vinho importado de Portugal pelos bristolianos nem pelos ingleses em geral, uma vez que os de importação portuguesa pagavam taxas alfandegárias correspondentes a vinhos não doces<sup>47</sup>. É curioso verificar, no entanto, que o vinho da Madeira – conhecido na documentação estrangeira como “*malmsey*”, isto é, de malvasia –, e que era comum nos portos flamengos, não aparece em nenhum registo da alfândega de Bristol<sup>48</sup>.

Alguns produtos, no entanto, não apresentam flutuações tão grandes ao longo do ano: é o caso, por exemplo, do azeite e da cera. Sobre o azeite, é muito provável que este fosse um produto de importação para uso industrial, em vez de consumo doméstico, podendo ser aplicado na construção civil, na iluminação e nas indústrias têxteis. A inexistência de picos de importação poderá demonstrar, de certa forma, a ausência de uma preocupação com a qualidade do produto – o que seria muito diferente se o azeite fosse utilizado para consumo. Dependeria, portanto, da qualidade da gordura vegetal e do seu período de maturação, uma vez que era considerado

---

<sup>46</sup> Rozmital 1957, 105.

<sup>47</sup> Childs 2013, 99.

<sup>48</sup> Roover 1945, 191.

como sendo “o mais saudável para a alimentação e medicina; e quando é azeite velho é bom para a lã”<sup>49</sup>. Para além disso, recorde-se que a tradição culinária no Norte da Europa privilegiava a manteiga, o sebo e a banha em vez do azeite. Aliás, mesmo em Portugal chegou a existir tal distinção durante a Idade Média, preferindo-se a manteiga na hora de cozinhar<sup>50</sup>.

Em relação à cera, uma vez que contabilizava 79% de toda a cera importada para Bristol (tabela 8), não é de admirar que a sua importação fosse mais ou menos constante ao longo do ano (tabela 9). As fases de menor intensidade de importação deste produto correspondem, de uma maneira geral, a momentos de menor atividade mercantil. Isto leva-nos a questionar, no entanto, o estado atual dos estudos sobre a produção de cera em Portugal na Idade Média, um produto de exportação para o Norte da Europa pelo menos desde o final do século XII<sup>51</sup>. E que, por vezes, se considera ser de “escasso valor económico”<sup>52</sup>. Será necessário investigar mais a fundo sobre as regiões produtivas e os canais de distribuição deste bem tão essencial para a utilização doméstica, mas também para uma utilização religiosa, cultural e administrativa.

### Conclusão

Os arquivos portugueses não dispõem, para o período medieval, de uma fonte idêntica a estes livros de contas da alfândega de Bristol. Por isso, é apenas com base neste tipo de documentação estrangeira que o historiador consegue reconstruir, de certa forma, o quadro das trocas externas do reino para o final da Idade Média. Um quadro que se consegue preencher, apesar das lacunas seriais destes mesmo livros, com números aproximados e percentagens sobre os produtos transacionados, as quantidades negociadas e os agentes envolvidos.

Para além desta riqueza quantitativa, ficou patente que as estruturas comerciais não se resumem a contactos mercantis bidirecionais. Apesar de os mercadores de Bristol dominarem quase em absoluto o comércio com Portugal, agentes portugueses, bascos e de outras partes da Europa contribuíram para o comércio externo português durante esta fase. É de estranhar, apenas, a ausência quase completa dos mercadores da cidade do Porto neste negócio – embora tenham surgido embarcações do Porto ao serviço

---

<sup>49</sup> Nossa tradução do original em inglês medieval (Jenks 1992, 307-308).

<sup>50</sup> Santos 2006, 139-155.

<sup>51</sup> Gilliodts van Severen 1904, vol. 1, 20.

<sup>52</sup> Barros 1945-1954, vol. 9, 112, vol. 10, 355; Marques 1987, 171.

de ingleses –, assim como de mercadores italianos. Por outro lado, a ausência de mercadores italianos do comércio com Bristol poderá justificar ainda mais o interesse que genoveses e florentinos tinham, a partir de Lisboa, por outros mercados: em particular, por Londres e por Bruges<sup>53</sup>. E o facto de estes números provarem, mais uma vez, a importância comercial de Lisboa no quadro da economia europeia tardo-medieval.

Existe uma percentagem adicional que foi guardada para esta conclusão: a relação entre as importações e as exportações a partir de Bristol. Uma vez que os ingleses compravam tantos produtos diferentes e em quantidades tão elevadas, poder-se-á dizer que a balança comercial foi favorável a Portugal? Se se tiver em consideração o valor do imposto cobrado na alfândega – pelos produtos que entram e que saem –, tudo levará a crer que a balança comercial foi ligeiramente desfavorável aos portugueses. As exportações de panos e produtos têxteis de Bristol para Portugal contabilizaram 51,01%. Muito provavelmente, o investimento de Bristol em Portugal não se deveu tanto ao interesse pelos vinhos – que seriam de boa qualidade e mais baratos do que em Bordéus –, mas mais ao simples facto de que existia um bom mercado consumidor de panos ingleses<sup>54</sup>. Tudo isto basta, no entanto, para se perceber que a cidade de Bristol e seus mercadores terão sido extremamente importantes no comércio externo de Portugal, com impactos significativos na produção e circulação de mercadorias. É muito provável que Bristol estivesse muito bem posicionada enquanto parceiro comercial privilegiado em Portugal, mas as lacunas documentais portuguesas não permitem, infelizmente, estabelecer uma hierarquia para o seu comércio externo – na qual surgiriam também Bruges, Valência e cidades italianas.

A fonte não se encontra esgotada neste estudo. Uma análise mais refinada dos agentes (mercadores e mestres de embarcações) poderá fornecer dados concretos sobre a personalidade económica dos mercadores portugueses na Idade Média. Será necessário, para isso, que se procure cruzar esta documentação com a de outros portos ingleses, mas também com as fontes espanholas e italianas. Será, de igual forma, importante que se avance na cronologia e que se examinem os livros de contas da alfândega de Bristol, por exemplo, para os anos de 1516 e 1517<sup>55</sup>. Só com esse estudo é que se poderá compreender as continuidades – aparentemente, muitas – e as mudanças – algo tímidas – no quadro geral dos produtos importados de

<sup>53</sup> Por exemplo, TNA, E122/194/25; Cobb 1990, doc. 16.

<sup>54</sup> Embora os panos também pudessem, posteriormente, ser exportados para África (Sequeira 2014, 166).

<sup>55</sup> Pitt 2006, 38-47.

Portugal pelos ingleses. Mudanças que ocorreriam com o avançar da expansão oceânica, a chegada à Índia e a descoberta do Brasil – no fundo, com a emergência da nova economia-mundo do século XVI.

### **Agradecimentos**

Os autores gostariam de agradecer aos editores da revista, ao avaliador anônimo externo pelos comentários, questões e sugestões, e ainda a Joana Sequeira, José Miguel Zenhas Mesquita e Helena Teixeira pela leitura crítica deste trabalho.

### Fontes Manuscritas

Arquivos Nacionais Torre do Tombo, *Chancelaria de D. Afonso V.*

The National Archives, Kew, Londres, E122, Bristol Customs Accounts.

### Fontes Impressas e Bibliografia

ANDRADE, Amélia Aguiar, & Flávio Miranda. 2017. “Lisbon. Trade, Urban Power and the King’s Visible Hand”. In *The Routledge Handbook of Maritime Trade Around Europe, 1300-1600: Commercial Networks and Urban Autonomy*, coordenado por Wim Blockmans, Justyna Wubs-Mrozewicz and Mikhail Krom, 333-351. Londres: Routledge.

BARROS, Amândio. 1997. “Barcos e gentes do mar do Porto, séculos XIV-XVI”. *Revista da Faculdade de Letras – História* 14 (2): 167-230.

BARROS, Amândio Jorge Morais. 2016. *Porto. A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*. Lisboa: Academia de Marinha.

BARROS, Henrique da Gama. 1945-1954. *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV*. 2.<sup>a</sup> ed. 11 vols. Lisboa: Sá da Costa.

BOVE, Boris. 2009. *Le Temps de la Guerre de Cent Ans, 1328-1453*. Paris: Belin.

CARUS-WILSON, E. M. 1933. “The Overseas Trade of Bristol”. In *Studies in English Trade in the Fifteenth Century*, coordenado por Eileen Power and M. M. Postan. Londres: Routledge.

CARUS-WILSON, E. M. 1967. *The Overseas Trade of Bristol in the later Middle Ages*. 2nd ed. Nova Iorque: Barnes & Noble.

CASADO ALONSO, Hilario, & Flavio Miranda. 2019. “El comercio entre Castilla e Inglaterra a través de los puertos de Bristol y Bilbao (1461-1504)”. In *Expresiones del poder en la Edad Media. Homenaje al profesor Juan Antonio Bonachía Hernando*, ed. M<sup>a</sup>. I. del Val Valdivieso, J. C. Martín Cea & D. Carvajal de La Vega. Valladolid: Universidad de Valladolid (no prelo).

CHILDS, Wendy R. 1992. “Anglo-Portuguese Trade in the Fifteenth Century”. *Transactions of the Royal Historical Society* 2: 195-219.

CHILDS, Wendy R. 1997. “Anglo-Portuguese relations in the fourteenth century”. In *The Age of Richard II*, coordenado por James L. Gillespie, 27-49. Nova Iorque: Sutton Publishing.

CHILDS, Wendy R. 2013. *Trade and Shipping in the Medieval West: Portugal, Castile, and England*. Porto: Fédération Internationale des Instituts d’Études Médiévales.

- COBB, Henry S., ed. 1990. *The Overseas Trade of London. Exchequer Customs Accounts, 1480-1*. London: London Record Society.
- FARIA, Tiago Viúla de, & Flávio Miranda. 2010. “‘Pur Bone Alliance et Amiste Faire’: Diplomacia e Comércio entre Portugal e Inglaterra no final da Idade Média”. *CEM: Revista do CITCEM* (1): 109-128.
- FERREIRA, Ana Maria Pereira. 1983. *A Importação e o Comércio Têxtil em Portugal no Século XV (1385 a 1481)*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda.
- FONSECA, Luís Adão da. 1986. *O Essencial sobre o Tratado de Windsor*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- GILLIODTS van Severen, Louis, ed. 1904. *Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges*. Bruges: Louis de Plancke.
- GRAS, Norman S. B. 1918. *The Early English Customs System*. Cambridge, Mass.: Harvard University.
- GUIDI BRUSCOLI, Francesco. 2014. *Bartolomeo Marchionni. «Homem de Grossa Fazenda» (ca. 1450-1530): un mercante fiorentino a Lisbona e l'impero portoghese*. Firenze: L.S. Olschki.
- JENKS, Stuart. 1992. “Werkzeug des spätmittelalterlichen Kaufmanns: Hansen und Engländer im Wandel von memoria zur Akte (mit einer Edition von The Nouble of Weyghtys)”. *Jahrbuch für fränkische Landesforschung* LII (1): 283-319.
- JONES, Evan T., & Margaret M. Condon. 2016. *Cabot and Bristol's Age of Discovery. The Bristol Discovery Voyages, 1480-1508*. Bristol: University of Bristol.
- MARQUES, A. H. de Oliveira. 1987. *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*. Direção de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques. 12 vols. Vol. 4, *Novo História de Portugal*. Lisboa: Presença.
- MARQUES, João da Silva, ed. 1944. *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História*. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica.
- MIRANDA, Flávio. 2013. “Before the empire: Portugal and the Atlantic trade in the late Middle Ages”. *Journal of Medieval Iberian Studies* 5 (1): 69-85. doi: 10.1080/17546559.2012.758452.
- MIRANDA, Flávio. 2016. “Die Saga der portugiesischen Feigen. Der Handel mit dem Nord- und Ostseeraum im Mittelalter”. *Hansische Geschichtsblätter* (133): 77-97.
- MIRANDA, Flávio, & Diogo Faria. 2016. “Lisboa e o comércio marítimo com a Europa nos séculos XIV e XV”. In *Lisboa Medieval. Gentes, Espaços e Poderes*. Coordenação de João Luís Inglês Fontes, Luís Filipe Oliveira, Catarina Tente,

- Mário Farelo e Miguel Gomes Martins, 241-266. Lisboa: Instituto de Estudos Medievais.
- PAVIOT, Jacques, ed. 1995. *Portugal et Bourgogne au XVe siècle (1384-1482): recueil de documents extraits des archives bourguignonnes*. Paris: Centre culturel Calouste Gulbenkian.
- PIIT, Catherine Rachel. 2006. "The Wine Trade in Bristol in the Fifteenth and Sixteenth Centuries". M. A. Medieval and Early Modern History, University of Bristol.
- RAU, Virgínia. 1956. "Uma família de mercadores italianos em Portugal no século XV: os Lomellini". *Revista da Faculdade de Letras (XXII)*: 56-83.
- RAU, Virgínia. 1971. "Bartolomeo di Iacopo di Ser Vanni mercador-banqueiro florentino em Lisboa nos meados do século XV". *Do Tempo e da História IV*: 97-117.
- RAU, Virgínia, & Jorge de Macedo. 1962. *O açúcar da Madeira nos fins do século XV. Problemas de produção e comércio*. Funchal: Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal.
- ROOVER, Florence Edler de. 1945. "Early Examples of Marine Insurance". *The Journal of Economic History* 5 (2): 172-200.
- ROZMITAL, Leo of. 1957. *The Travels of Leo of Rozmital*. Editado por Malcolm Letts. Cambridge: Hakluyt Society by Cambridge University Press.
- SANTOS, Maria José Azevedo. 2006. "O Azeite e a Vida do Homem Medieval". In *Estudos em homenagem ao Professor Doutor José Amadeu Coelho Dias*. Coordenação de DCTP, 139-155. Porto: Universidade do Porto.
- SEQUEIRA, Joana. 2014. *O Pano da Terra. Produção Têxtil em Portugal nos finais da Idade Média*. Porto: Universidade do Porto.
- SEQUEIRA, Joana. 2015a. "A companhia Salviati-Da Colle e o comércio de panos de seda florentinos em Lisboa no século XV". *De Medio Aevo* 7 (1): 47-62.
- SEQUEIRA, Joana. 2015b. "Michele da Colle: um mercador pisano em Lisboa no século XV". In *Con Gran Mare e Fortuna. Circulação de Mercadorias, Pessoas e Ideias entre Portugal e Itália na Época Moderna*. Organização de Nunziatella Alessandrini, Susana Bastos Mateus, Mariagrazia Russo e Gaetano Sabatini, 21-34. Lisboa: Cátedra de Estudos Sefarditas Alberto Benveniste.
- SHILLINGTON, Violet Mary. 1906. "The Beginnings of the Anglo-Portuguese Alliance". *Transactions of the Royal Historical Society* (20): 109-132.
- SHILLINGTON, Violet Mary, & A. Beatrice Wallis Chapman. 1907. *The Commercial Relations of England and Portugal*. New York: Burt Franklin.

- SPUFFORD, Peter. 2003. *Power and Profit. The Merchant in Medieval Europe*. New York: Thames & Hudson.
- VIEIRA, Alberto. 2002. “A Madeira e o mercado do açúcar. Séculos XV-XVI”. In *História do açúcar: rotas e mercados*. Funchal: Região Autónoma da Madeira. Secretaria Regional do Turismo e Cultura.