

BRINCKLEY, Leanna T. P. (2024). *Coastal Trade and Maritime Communities in Elizabethan England*. Boydell & Brewer, 258 pp., ISBN 978-1837651887.

A obra em análise, da autoria de Leanna Brinckley, publicada pela editora *Boydell & Brewer* é a mais recente produção da historiografia britânica que analisa o comércio doméstico inglês e as suas comunidades marítimas no período Isabelino (1558-1603). Através de um estudo dos registos portuários (conhecidos como *Port Books*) de Bristol, Southampton e Hull, complementados com outra documentação diversa de natureza fiscal, judicial e local, a autora procura explorar três aspetos centrais: compreender a estrutura e natureza do comércio costeiro, a atuação dos indivíduos destas comunidades marítimas e o posicionamento social, económico e político destes agentes na sociedade do seu tempo (p. 3).

Leanna Brinckley é doutorada em História pela Universidade de Southampton, tendo também tido uma passagem na sua formação pela Universidade de Bristol. Assim, não é de estranhar na sua obra a influência de figuras reconhecidas da história marítima inglesa como Evan T. Jones, Richard Stone e Craig Lambert que rapidamente contextualizam o leitor da natureza da obra que se apresenta.

É possível detetar, logo na introdução, que não se trata de uma obra que simplesmente objetiva uma síntese sobre o comércio costeiro do reino inglês, mas sim um estudo pormenorizado que parte de três regiões portuárias distintas (Bristol, Southampton e Hull) para estudar os seus agentes. É nesta secção que se matiza claramente a sua natureza empírica e quantitativa, baseada numa análise extensa dos *Port Books* dessas três localidades no período de 1568 até 1580, apresentados na base de dados descrita no Apêndice A (p. 205-207). Essa informação foi posteriormente cruzada com outra documentação diversa, em que se destacam as avaliações da riqueza dos mercadores identificados nos *Lay Subsidy Returns* apresentados no Apêndice C (p. 214-224). Se a introdução cumpre com a função de elucidar o leitor face à natureza das fontes analisadas, às suas potencialidades e métodos empregues no tratamento – incluindo definições conceptuais das categorias empregues – esta apenas peca pela sua extrema brevidade (reduzida a três páginas).

Consequentemente, a questão-problema central da autora apenas surge de forma embrionária no final da secção acabando por ser interrompida abruptamente. De tal forma que a autora se vê depois obrigada a complementá-la no capítulo 1, “The Elizabethan maritime economy”, que mais se figura como

uma adenda contextual à introdução. Somente nesta secção é permitido ao leitor apreender, de forma mais clara, não tanto uma tese no sentido literal do termo, mas o argumento central da autora:

[...] that coastal trade was not only an integral part of the kingdom's commercial, social and political success, [...] but that it was often composed of career coastal workers, who approached their trade with sensible business strategies and an entrepreneurial spirit (p. 9).

Trata-se assim de uma obra que se posiciona de forma a reavaliar o papel do comércio costeiro na economia marítima inglesa do período elisabetano, procurando reequilibrar certas tendências historiográficas de autores anteriores – também presentes na historiografia ibérica – que ora marginalizam o papel do comércio doméstico ou tendem a privilegiar o de longa distância.

Dito isto, se é verdade que na organização da obra poderiam ter sido fundidas numa só as duas primeiras secções, ou repensadas organicamente, já os restantes capítulos (cap. 2 a 6) se apresentam, no geral, bem estruturados em função das questões delineadas. Os capítulos 2 e 3, “Commodities, markets and trade routes” e “The Dynamics of Coastal Trade”, complementam-se e obedecem claramente a uma lógica de escala macro-cêntrica, analisando as estruturas e características do comércio marítimo costeiro nas suas rotas, mercados e produtos. Já o capítulo 4, “Business networks, seafaring communities and commercial models”, transita para os agentes e as suas redes de negócios. A obra termina assim com o capítulo 5, “The socio-economic position of coastal traders”, onde se procura perceber a importância política, social e económica desta comunidade marítima doméstica.

Na sua estrutura, destaca-se positivamente o facto de cada capítulo iniciar com uma breve introdução da sua função e fechar com uma síntese conclusiva do argumento da secção em causa. Cada secção destas encontra-se dividida em três subcapítulos que permitem compartimentar eficazmente a informação, embora seja de lamentar que estes não figurem no índice geral do livro. Acrescem, no final, quatro apêndices (A, B, C e D) extremamente úteis para complementar e ilustrar os riquíssimos dados que suportam a análise. Além dos apêndices A e C mencionados, apresenta-se também o apêndice B que sistematiza os produtos comercializados entre portos e o Apêndice D, com a avaliação do valor das cargas transportadas pelo porto de Hull recorrendo às apreciações monetárias dos produtos que constam numa fonte particular inglesa dos chamados *Book of Rates*.

No geral, trata-se de uma obra com bons instrumentos auxiliares de leitura

em que se destaca a presença de numerosos e utilíssimos gráficos, tabelas e mapas ilustrativos que podem ser consultados no seu índice, que são típicos de um estudo desta natureza. Sublinha-se, pela sua originalidade e relevância, os mapas de residência dos diversos grupos sociais de mercadores, mareantes e outros ofícios de Bristol e Southampton (5.1 a e b, 5.2 e 5.3), que comprovam alguns dos aspetos conhecidos da cidade na época moderna relativamente ao agrupamento espacial em função de critérios sociais e corporativos. Por outro lado, a existência do índice remissivo final permite navegar a obra mais facilmente, embora se verifique a ausência de algumas palavras que deveriam lá constar (por exemplo, Portugal encontra-se 3 vezes ao longo da obra, designadamente na p. 5, p. 160 e p. 163, mas não possui, aí, uma entrada própria).

Relativamente ao conteúdo, destaca-se no capítulo 2 o domínio notável, por parte da autora, da diversidade geográfica do comércio costeiro marítimo inglês ao reconstruir de forma articulada as principais rotas de cabotagem que o estruturavam. Começando pelo nordeste inglês, Brinckley descreve as rotas do carvão de Newcastle até Hull e a distribuição pelo *hinterland* no condado de Yorkshire, as ligações dos mercadores e mareantes de Hull com Londres, passando pelos portos de East Anglia (King's Lynn, Great Yarmouth), seguindo para Southampton e os portos do Hampshire e Dorset, as rotas do ferro de Sussex ou do estanho da Cornualha, e no canal de Bristol as relações da cidade com os portos galeses, com o Somerset (Minehead, Bridgewater) e com os portos fluviais do rio Severn. O pendor descritivo deste capítulo poderá tornar difícil o acompanhamento da narrativa por parte de um leitor pouco familiarizado com a geografia portuária britânica. Ainda assim, encontra-se em linha com a finalidade contextualizadora da secção em causa. Pedir-se-ia aqui, talvez, um mapa ilustrativo, possivelmente como um gráfico de fluxos comerciais com a informação contida na tabela 2.1 (p. 34) ou do Apêndice B, de forma a aliviar estes problemas.

Em todo o caso, o capítulo 3 apresenta-se como o complemento analítico essencial ao contexto proporcionado na secção anterior. É aqui que a autora mergulha em maior detalhe na articulação sistémica das dinâmicas do comércio doméstico inglês ao conceptualizar a hierarquização e especialização de funções de cada um dos três nódulos portuários. Algo particularmente evidente, por exemplo, quando se destaca como em Bristol, a maior ligação da sua comunidade mercantil ao comércio internacional dava uma certa liberdade de atuação aos atores dos portos secundários para se especializarem no abastecimento deste complexo regional e da cidade (p. 65).

A decisão de incluir nesta secção o último subcapítulo, "Repeat engagement and risk management", prenuncia a transição subtil na escala de análise para

a dimensão individual dos agentes e da sua atuação. Ao se debruçar sobre as estratégias individuais dos membros das comunidades marítimas e as suas práticas de mitigação de risco, Brinckley demonstra claramente que estas eram racionais e flexíveis, ajustando a sua frequência de interação e partilha de espaço da carga em função das rotas, produtos e indivíduos com quem operavam. Era, no entanto, relevante ter visto a análise da autora da gestão de risco a ser complementada por uma reflexão sobre a influência de dinâmicas institucionais (seguros informais, mecanismos de colaboração dos mercadores locais) e sociais (reputação confiança prestígio, disponibilidade de capital) nestas estratégias, sobretudo tendo em conta a qualidade da recente produção historiográfica ligado ao tema (Maria Fusaro, Gijs Dreijer).

O capítulo 4 marca o ponto central metodológico e analítico da obra. Recorrendo aos pressupostos da análise de redes sociais – explicitamente fundamentado no início da secção – aplicada às conexões dos atores estudados nos *Port Books*, a autora debruça-se de uma forma irrepreensível sobre a frequência e tipologia de parcerias estabelecidas entre mercadores e mestres. Desta forma, recorrendo a gráficos de visualização bastante ilustrativos destas redes, demonstra-se como a atuação dos agentes era particularmente adaptativa conforme as operações comerciais em causa, tendo em conta o tipo de rota, o produto, o seu valor, ora abrindo-se a novos agentes ou reduzindo a sua densidade. Não obstante, esta riqueza empírica das análises efetuadas, na sucessiva enumeração de exemplos individuais, por vezes difícil de acompanhar, a autora poderia ter ido mais longe em alguns casos, tais como o de William Gee em Hull e Thomas Cook em Southampton que abrem uma janela privilegiada para o estudo das relações informais, da reputação e confiança e das dinâmicas institucionais envolvidas nestas comunidades marítimas.

O último capítulo da obra apresenta-se como uma secção final de mudança para um panorama mais geral ao nível social e político. O questionário que a autora monta nesta secção é extremamente pertinente. Trata-se de certo modo em tentar colocar um ponto final sobre a possibilidade de acumulação de riqueza e prestígio social destes agentes na esfera do comércio doméstico. Recorrendo a uma fonte peculiar da fiscalidade inglesa, que consiste em avaliações da riqueza dos membros mais afluentes dessas comunidades marítimas nos chamados *Lay Subsidy Returns*, a autora demonstra claramente que sim, destacando a multiplicidade de casos díspares entre si que o comércio doméstico envolvia. Uma das ideias que Brinckley destaca, nomeadamente que as baixas barreiras à entrada deste universo e o ecleticismo de funções exercidas se traduziam em fronteiras altamente fluídas e porosas destas comunidades marítimas costeiras, vai ao encontro do que outros estudos da historiografia marítima têm defendido.

A conclusão avançada pela autora, apesar de extensa e porventura redundante, é sólida e contundente. De acordo com Brinckley a aparente natureza caótica e desordenada das comunidades marítimas domésticas é, no fundo, uma visão que reflete o pouco conhecimento que se possuía sobre o tema. É certo que um leitor mais cético poder-se-á questionar até que ponto é que a autora não força demasiado este argumento tendo em conta a riqueza de estudos monográficos locais e regionais existentes, que argumentam o contrário, numa escala mais reduzida. No entanto, a forma como se mobilizam diversos dados para a sustentação desta hipótese é talvez o seu maior contributo.

Em suma, trata-se de um estudo sólido e de qualidade, de natureza eminentemente empírica, sustentado por um método rigoroso de cruzamento e análise de fontes de tipologia diversa. O seu principal mérito reside menos na inovação conceptual – já conhecida noutras geografias – do que na demonstração sistemática e convincente do dinamismo e racionalidade do caso concreto do comércio costeiro inglês no período isabelino. A obra cumpre com a função a que se propôs e enriquece o reportório historiográfico inglês ao renovar a sua abordagem ao tema. É, todavia, por vezes demasiado prudente, podendo ter ido pontualmente mais longe na incorporação de alguns aspetos recentes sobre gestão de risco e instituições marítimas já mencionadas. Para esse fim, talvez beneficiasse um pouco de mais diálogo com a historiografia portuária e marítima continental ou com monografias regionais de fora do mundo britânico.

Ainda assim, *Coastal Trade and Maritime Communities in Elizabethan England* constitui um contributo relevante para o estudo das economias marítimas europeias e oferece pistas metodológicas interessantes para o meio académico português. Num campo onde predomina a fragmentação entre estudos monográficos locais ou regionais, muito necessitava a historiografia portuguesa de uma revalorização das dinâmicas do seu comércio costeiro neste período. Esperemos que a familiarização com a obra ofereça alguma inspiração para a sua prossecução. Julgo residir aí a sua importância para este público.

BRUNO MIGUEL DUARTE FAUSTINO

Universidade de Coimbra, Faculdade de Letras

bruno.m.d.faustino@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-6964-810X>



