
ARTÍCULOS

**Laços e intercâmbios entre pequenos e médios estados. As conexões
nórdicas da logística militar e naval portuguesa no século XVII**

*Ties and exchanges between small and medium-sized-states. The Nordic
connections of Portuguese military and naval logistics in the seventeenth century*

*Vínculos e intercambios entre estados pequeños y medianos. Las conexiones
nórdicas de la logística militar y naval portuguesa en el siglo XVII*

Edgar Pereira

Universidade de Coimbra

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-8547-6777>

epereira@fl.uc.pt

RESUMO: Desde as viagens de “descobrimento” do século XV, que a viabilidade do império português —o mais antigo e duradouro dos impérios ultramarinos europeus— dependia da mobilização de recursos navais e militares provenientes de jurisdições e mercados estrangeiros, designadamente da Escandinávia e do Báltico. Destas regiões importava-se madeira e aprestos navais, cereais, metais e armamento. Este artigo esclarece o enquadramento institucional e a prática da contratação militar e naval no Portugal do século XVII, nomeadamente no que ao aprovisionamento de matérias-primas, componentes de produção e equipamento do mundo nórdico dizia respeito. Argumenta-se que, ainda que o fornecimento de bens e serviços às forças armadas da monarquia pluricontinental possa nem sempre ter oferecido a “melhor relação qualidade-preço” ou fomentado a autossuficiência do império, reforçou laços e intercâmbios com *hubs* fiscais-militares internacionais nos mares do Norte e Báltico, e facilitou a difusão de tecnologias na direção da Ibéria ocidental.

PALAVRAS CHAVE: Estados de pequena e média dimensão; Monarquias Nórdicas, Império Português, *Contractor State*; Logística Militar.

ABSTRACT: Dating back to the fifteenth-century voyages of exploration, the viability of the Portuguese Empire —the earliest and longest-standing of Europe’s overseas empires— rested on the mobilisation of naval and military resources from foreign jurisdictions and markets, including Scandinavia and the Baltic. Much-needed timber and other naval supplies, grain, metals, and weaponry were imported from these regions. This paper sheds light on the institutional arrangements surrounding military and naval contracting in seventeenth-century Portugal, with particular attention to the sourcing of raw materials, production components, and equipment from the Nordic world. It is argued that, while the provision of goods and services to the empire’s armed forces may not always have offered the “best value for money”, or advanced goals of autarky, it nevertheless intensified connections with international fiscal-military hubs in the North and Baltic Seas, and facilitated the diffusion of technologies toward western Iberia.

KEYWORDS: Small and medium states; Nordic monarchies; Portuguese Empire; contractor state; military logistics.

RESUMEN: Desde los viajes de “descubrimiento” del siglo XV, la viabilidad del Imperio portugués —el más antiguo y duradero de los imperios ultramarinos europeos— dependía de la movilización de recursos navales y militares procedentes de jurisdicciones y mercados extranjeros, concretamente de Escandinavia y el Báltico. De estas regiones se importaba la muy necesaria madera, además de pertrechos navales, cereales, metales y armamento. Este artículo analiza el marco institucional y la práctica de la contratación militar y naval en la Portugal del siglo XVII, en particular en lo que respecta al abastecimiento de materias primas, componentes de producción y equipamiento procedentes del mundo nórdico. Se sostiene que, aunque el suministro de bienes y servicios a las fuerzas armadas de la monarquía pluricontinental quizá no siempre ofreciera la «mejor relación calidad-precio» ni fomentara la autosuficiencia del imperio, reforzó los vínculos y los intercambios con centros fiscales y militares internacionales en los mares del Norte y Báltico, y facilitó la difusión de tecnologías hacia la Iberia occidental.

PALABRAS CLAVE: estados pequenos y medianos; monarquías nórdicas; Imperio português; estado contratista; logística militar.

Recibido: 25/06/2025. **Aceptado:** 17/02/2026. **Publicado:** 02/06/2026.

Cómo citar este artículo / Citation: Pereira, Edgar. 2025. “Laços e intercâmbios entre pequenos e médios estados. As conexões nórdicas da logística militar e naval portuguesa no século XVII”, *Hispania* 85 (281): 1346. <https://doi.org/10.3989/hispania.2025.1346>.

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, vários historiadores da época moderna incluíram Portugal e as monarquias nórdicas na categoria de “estados de pequena e média dimensão”. A partir deste prisma têm vindo a explorar as interdependências económicas e laços diplomáticos bilaterais¹, bem como estratégias de posicionamento internacional resultantes da sua condição comum de poderes de segunda linha. Esta historiografia tem igualmente enfatizado a importância da neutralidade nos principais conflitos europeus, neutralidade essa que lhes permitiria manter alguma autonomia estratégica e capitalizar a sua equidistância relativamente às potências beligerantes².

No âmbito desta recente agenda historiográfica, há, contudo, um aspeto que, no meu entender, não tem sido devidamente explorado e que merece atenção redobrada dos historiadores. Este aspeto prende-se com as ocasiões em que não era possível ou desejável manter estes poderes à margem de conflitos armados, e com a preocupação constante em preservar a sua integridade territorial e interesses comerciais fora do espaço Europeu. De que forma é que estas potências intermédias —como era o caso das Monarquias Portuguesa, Dinamarquesa e Sueca— organizavam as suas forças armadas com o intuito de assegurar a inviolabilidade das suas fronteiras e aproveitar as oportunidades de alargamento territorial e de influência que pudessem aparecer?

Este artigo debruça-se sobre o reino (e império) português e os contactos que manteve com o mundo Escandinavo-Báltico na centúria de Seiscentos, argumentando que pequenos e médios estados territoriais alcançaram os objetivos supracitados através de uma astuta atividade diplomática e de parcerias estratégicas com uma miríade de agentes económicos transfronteiriços. Com o consentimento de poderes soberanos, mas igualmente à revelia dos mesmos, grupos e redes financeiro-comerciais permitiam que poderes intermédios acessem a cadeias de abastecimento internacionais e mobilizassem recursos militares que escasseavam no seu território. Ao contrário das grandes potências territoriais e marítimas do período moderno, a alocação destes recursos por parte dos poderes secundários não tinha por fito protagonizar grandes disputas pela hegemonia e obter significativas concessões territoriais e económicas dos adversários. Pretendia-se ganhos de causa mais modestos, como o seu reconhecimento internacional e consolidação da sua posição num sistema de poder volátil e competitivo. Apesar da modéstia, apenas aparente, destes objetivos, unidades político-territoriais com menor extensão geográfica e densidade populacional não deixavam de depender destas conexões transfronteiriças para proteger as suas fronteiras e intervir para além delas³.

De forma a elucidar as sinergias entre monarquias e indivíduos, cujas redes interpessoais e cooperativas estavam talhadas para operar entre jurisdições estatais, este artigo adota uma estrutura tripartida⁴. Começa por caracterizar sumariamente Portugal como um *Contractor State*, explicando de forma genérica como é que contratadores ou assentistas interagiam com a administração central da coroa no

¹ Müller 2008, 161-82.

² Eloranta *et al.* 2018. Moreira *et al.* 2015, 87-109. Denzel *et al.* 2011.

³ O’Brien 2018, 97-112. Hoffman 2011, 39-59.

⁴ Antunes e Polónia 2016, 3-11. Antunes 2012, 174-175.

adiantamento de fundos, ao nível da despesa militar e em complexas operações internacionais (e mesmo intercontinentais) de logística. Seguidamente é explicado o papel potencial e a relevância efetiva das monarquias nórdicas para a administração fiscal-militar e nas operações dos grupos económicos com as quais a coroa portuguesa se consorciava. Demonstrar-se-á nesta secção que, apesar de os países nórdicos nunca terem sido os principais parceiros comerciais ou diplomáticos de Portugal, ainda assim os laços bilaterais estreitaram-se ao longo do século XVII, refletindo a paulatina integração de mercados e de estados num sistema internacional de alianças e competição.

Já na terceira e última secção, elucidam-se as imbricações báltico-escandinavas da relação entre “público” e “privado”, analisando-se as principais cadeias de bens e abastecimento que ligavam as monarquias dinamarquesa e sueca ao reino de Portugal, e por intermédio deste, às suas possessões ultramarinas. Argumentar-se-á que a mobilização de recursos materiais para a marinha e exércitos lusos contribuiu para a disseminação global das exportações nórdicas e para a colocação de produtos tropicais provenientes do império português na Escandinávia e no Báltico. Nesta secção será mobilizada documentação institucional proveniente dos principais conselhos palatinos da coroa, nomeadamente o Conselho da Fazenda, mas também fontes notariais, incluindo cartórios da cidade de Lisboa e Amesterdão. Estas fontes primárias ilustram, com exemplos concretos, a maneira como estas conexões se materializavam, e os indivíduos, bens e serviços que as integrara. Ficará patente que as redes transnacionais mobilizadas pelos contratadores e assentistas correspondiam aos padrões estruturais do comércio luso com a Europa Setentrional, e que estes, apesar de operarem à margem das respetivas administrações régias, não deixaram de beneficiar do aprofundamento de relações diplomáticas bilaterais entre o Portugal Bragança e a Suécia Vasa e Palatinado-Zweibrücken.

AS INDISPENSÁVEIS RAMIFICAÇÕES TRANSNACIONAIS DE UM *CONTRACTOR STATE*

É hoje consensual que os processos de centralização política e de nacionalização das forças armadas, em curso, pelo menos, desde o século XVI, deveram muito ao alinhamento de interesses entre governos centrais e agentes económicos orientados —não exclusivamente, mas em grande medida— para a obtenção do lucro⁵. Uma das vantagens em cooptar estas redes de negócios residia no seu carácter transnacional, ou seja, capacidade de operar simultaneamente em vários mercados externos e estabelecer relações colaborativas com investidores, fabricantes e prestadores de serviços de diversas proveniências e afiliações políticas e religiosas⁶.

Portugal é um caso ainda mal conhecido na historiografia internacional de um *Contractor State*, termo cunhado há pouco mais de uma década para descrever poderes proto-estatais que operacionalizavam o grosso da sua despesa —a maior parte orientada para a prossecução da guerra— através da delegação de competências em matérias logísticas e de prestação de serviços a contratadores. Este desconhecimento tem muito que ver com a localização periférica do país e o seu reduzido protagonismo nos conflitos militares europeus, mas também às suas características algo *sui generis*⁷. Entre estas destaca-se a ênfase na contratação de monopólios, impostos e gastos com a defesa e exploração de um império disperso por vários continentes, em detrimento do envolvimento direto em conflitos armados no continente Europeu. Apesar do país ter participado em alguns, nomeadamente na cronologia deste artigo, o seu envolvimento em conflagrações continentais ao longo da Época Moderna foi indiscutivelmente menos frequente e mais circunscrito que o de outros estados, em particular os habituais protagonistas dos estudos de história político-diplomática e militar sobre os séculos XVII e XVIII.

⁵ Holenstein e Rogger 2024. Fynn-Paul 2014.

⁶ Cossart 2024, 221-39. Wilson e Klerk 2021, 1-24.

⁷ Bowen 213, 239-74. Conway e Torres Sánchez 2011.

Tendo disfrutado de um longo período de paz entre o final de década de 1470 e 1641, e estando arredado dos principais conflitos continentais desde o desfecho do prolongamento ibérico da Guerra dos Cem Anos até à Guerra da Sucessão Espanhola, o reino de Portugal caracterizou-se por níveis de extração fiscal e mobilização de efetivos humanos para a guerra inferiores à maior parte dos seus congéneres europeus⁸. Por outro lado, tratava-se de um poder naval precoce, que tinha estabelecido uma marinha régia de longo bordo entre os séculos XV e XVI com o fito de alcançar e proteger zelosamente os seus enclaves comerciais e militares e possessões territoriais no espaço Atlântico e Índico⁹. Estas forças navais sob a alçada régia caracterizavam-se por um considerável poder de fogo e pela grande tonelagem e calado dos seus navios, que permitia o transporte de um grande volume de mercadorias e número pessoas, bem como a manutenção de linhas de comunicação pluricontinental¹⁰. A construção e aparelhamento naval, a instalação de artilharia a bordo, a mobilização de *gente-de-guerra*, a manutenção de fortes e feitorias, bem como o controlo de alguns *hinterlands* requeriam, naturalmente, o dispêndio de consideráveis recursos. Ainda que os níveis de extração e mobilização não alcançassem o dos principais conflitos continentais da época, o império português deparava-se com outros obstáculos: a tirania da distância e a descontinuidade geográfica (e igualmente institucional)¹¹.

Para fazer face a desafios desta envergadura e complexidade era indispensável assegurar uma gama de recursos que, ou simplesmente não existiam ou dificilmente podiam ser manufaturados no espaço económico português. Por outro lado, o desfazamento temporal e geográfico entre a cobrança e encaixe de receitas e o seu dispêndio —realidade inescapável para qualquer poder territorial e militar ao longo desta cronologia— impelia soberanos para os braços de mercadores de grosso trato e financeiros grandes cabedais¹². O recurso a contratos com homens de negócio abastados era, portanto, constante, mesmo em conjunturas de maior desanuiamento e menor pressão militar. Estes participavam na dívida flutuante, fazendo empréstimos de curta duração e arrendando rendas e impostos (*tax-farming*), assegurando a logística de presídios, armadas de patrulhamento e da ocasional força expedicionária, e a importação de matérias primas, componentes de produção e equipamento militar¹³.

Em nenhum império ou conflito militar operações desta envergadura e complexidade podiam ser levadas a cabo integralmente pelas tecnicamente impreparadas, venais e pouco confiáveis proto-burocracias de estados ainda numa fase embrionária do seu desenvolvimento histórico¹⁴. No caso de uma pequena metrópole, com poucos recursos naturais e uma limitada capacidade manufatureira, o input destes agentes económicos e das suas conexões externas era ainda mais imprescindível. A coroa Portuguesa, que superintendia a projeção imperial e, para esse efeito, chamava a si alguns dos mais rendosos tratos, viu-se sem outra alternativa senão interagir com importadores (naturais ou estrangeiros) domiciliados no reino, ou com emissários de firmas internacionais, enviados ao reino para negociar com o soberano a provisão de crédito, metais e armamento¹⁵.

Uma das vantagens dos mercadores-banqueiros sobre o oficialato régio, no que à obtenção de recursos que escasseavam ao reino e nas extensões ultramarinas dizia respeito, residia nas suas extensas redes de contactos. Estas abarcavam, se não os centros de produção, pelo menos as principais placas giratórias de géneros, equipamento, armas e munições, onde os correspondentes dos titulares dos contratos régios faziam encomendas e asseguravam o transporte de longa distância. Para além de adquirirem matérias-primas, componentes de produção e produtos acabados a preços tendencialmente mais baixos, estas redes conseguiam ainda manter uma aparência de neutralidade política quando lidavam com a importa-

⁸ Carvalhal 2021, 69-85. Hespanha 2004, 9-33.

⁹ Bethencourt 2007, 197-254. Subrahmanyam 2007, 1359-85.

¹⁰ Janžeković 2020, 183-208. Rodger 2011, 119-28.

¹¹ Marcocci 2025, 1-20.

¹² Grafe e Irigoien 2012.

¹³ Pereira 2020. Moreira e Eloranta 2012, 193-215. Pedreira 1996, 355-79.

¹⁴ Parrott 2012, 310-315. Kiser 1994, 284-315. Hespanha 2023, 329.

¹⁵ Boyajian 1993. Godinho 1983.

ção de armamento, uma neutralidade que os fatores reais ou os agentes diplomáticos, quer de legações ou acreditados, evidentemente não possuíam¹⁶.

Dito isto, importa ressaltar que, não obstante as vantagens conferidas pela mobilidade e capacidade destes agentes económicos para operar além-fronteiras, a implementação dos seus cadernos de encargos foi indubitavelmente facilitada pela existência de relações diplomáticas amistosas e estáveis entre os estados contraentes e aqueles que tutelavam os mercados abastecedores.

Tendo-se esclarecido as razões pelas quais não era viável prescindir dos contratadores, a próxima secção clarificará o pano de fundo e o teor das relações entre as monarquias escandinavas e a sua congénere portuguesa, nomeadamente numa conjuntura em que esta última se viu a braços com vários conflitos militares. As aberturas diplomáticas encetadas pelos representantes dos reis portugueses não visavam apenas o acesso a cadeias de abastecimento, mas, após 1640, o reconhecimento internacional da nova dinastia e a obtenção de apoios duradouros para fazer face a quase três décadas de conflito armado com Monarquia Hispânica.

CONJUNTURAS DIPLOMÁTICO-MILITARES E A DIMENSÃO COMERCIAL

No século XVII, tal como na atualidade, a imposição ou remoção de barreiras políticas ao comércio com outros reinos, repúblicas e potências variava em função das conjunturas diplomático-militares. Por exemplo, desde finais de Quinhentos e durante parte da centúria subsequente que arsenais, armazéns e estaleiros navais portugueses eram regularmente apetrechados por fornecedores e armadores dos Países Baixos Setentrionais durante três períodos distintos: antes de 1585, quando o primeiro de vários decretos dos monarcas Áustria a visar também o reino agregado cinco anos antes fechou (ainda que muito intermitentemente) os portos portugueses a essas importações¹⁷; durante a Trégua dos Doze Anos (1609-1621); e, finalmente, de 1641 em diante¹⁸. Nos anos em que os embargos estavam em vigor, navios fretados nas Províncias Unidas e armações adquiridas por empreendedores aí estabelecidos (e que amiúde serviam de correspondentes aos contratadores da coroa Portuguesa) continuaram a chegar aos portos do reino, apresentado documentos forjados ou mudando de pavilhão para dar a impressão que viajavam de estados amigos ou neutrais¹⁹.

Entre 1641 e 1668, Portugal viu-se a braços com a Guerra da Aclamação, conflito armado contra a Espanha de Filipe IV, monarquia composta que integrara durante sessenta anos e da qual se separa abruptamente em dezembro de 1640²⁰. Enquanto decorriam escaramuças nos dois lados da raia e se travava a ocasional batalha campal, várias possessões ultramarinas no Atlântico Sul e no Oceano Índico viam-se a braços com cercos e invasões. Algumas seriam irremediavelmente perdidas (nomeadamente na Ásia do Sul e de Sudeste e da Costa do Ouro da África Ocidental), outras apenas temporariamente, regressando ao controlo português ao fim de alguns anos (casos do Nordeste Brasileiro, Angola e São Tomé). Estes conflitos coloniais não opuseram Portugal aos exércitos espanhóis, mas sim às companhias majestáticas da República Neerlandesa, a VOC e WIC, e devem, como tal, ser vistos como o prolongamento da rivalidade comercial e militar que remontava ao início do século, quando o império português ainda fazia parte dos domínios da Casa de Habsburgo²¹.

Para um pequeno reino que pretendia sustentar um esforço de guerra em quatro continentes em simultâneo era imperioso assegurar amplo apoio diplomático e aceder aos circuitos europeus do comércio de

¹⁶ Sanz Ayán 1992, 915–45.

¹⁷ Este era o primeiro a incluir os portos do reino de Portugal, mas não era o primeiro decretado pelos Áustria. Os portos ibéricos da monarquia Hispânica já tinham sido encerrados por diversas vezes ao comércio e fretes neerlandeses desde 1574.

¹⁸ Jiménez-Montes 2022. Van Veen 2000, 127–29.

¹⁹ Alloza Aparicio 2009, 1–18; 2006.

²⁰ Valladares 2006. Costa 2004.

²¹ Antunes 2022. Subrahmanyam 2012, 153–189. Emmer 2003.

armamento e provisões²². Com esse intuito, a nova dinastia reinante iniciou uma campanha diplomática sem precedentes na história do país. Dirigida a várias cortes e chancelarias, almejava, não apenas assegurar o reconhecimento da autonomia do reino e da sua nova casa reinante, mas juntar os inimigos da Monarquia Católica e da Casa de Habsburgo numa grande coligação, coligação essa que nunca se viria, contudo, a materializar²³. Imediatamente após a subida ao trono do Duque de Bragança, foram enviadas embaixadas a França, Países Baixos do Norte e Suécia, os três campeões da causa anti Habsburgo, mas igualmente para a Inglaterra e Dinamarca. Esta última demonstrou pouco interesse em estreitar laços com a nova casa reinante portuguesa—o que não surpreende tendo em conta a aproximação diplomática então em curso com Espanha—, tendo acolhido os enviados lusos com bastante frieza²⁴.

Apesar do fracasso na criação de um bloco defensivo e ofensivo contra um inimigo comum, o Portugal Bragança manteve-se fortemente empenhado na assinatura de tratados bilaterais com os seus congêneres europeus. Esperava daí retirar não apenas reconhecimento internacional, mas assistência financeira e material contra os exércitos espanhóis (que podia, sempre que necessário, ser desviada para os teatros de guerra ultramarinos), e o envio de contingentes e de experientes comandantes militares estrangeiros que viriam combater ao lado das tropas portuguesas. Estes objetivos mais modestos de apoio logístico e envio de efetivos foram efetivamente alcançados: foram despachados carregamentos de armas e munições para Lisboa e outros portos do reino, e vasos de guerra franceses e neerlandesas vieram patrulhar a costa para impedir a marinha Habsburgo de aí desembarcar tropas e proceder à invasão do reino a partir do litoral. Devidamente autorizados pelos governos dos seus estados, empreendedores militares estrangeiros recrutaram os seus próprios regimentos no mercado laboral bélico da Europa do Norte, ao passo que as cláusulas dos acordos celebrados entre o governo Bragança e os seus parceiros internacionais, incluíam a contratação de oficiais para comandar e treinar batalhões portugueses²⁵.

Um dos principais “alvos” da diplomacia Bragantina e um dos estados nos quais a nova dinastia depositou mais esperanças foi a monarquia sueca, para a qual o colapso da União das Coroas ibéricas, ainda que não pressupondo grandes dividendos político-militares, presenteava oportunidades económicas cativantes. Após o desfecho desapontante da visita de Francisco Sousa Coutinho à Dinamarca no primeiro trimestre de 1641, durante a qual não lhe foi sequer concedida uma audiência oficial, o embaixador português enviado à Escandinávia chegou à corte sueca em maio²⁶. As autoridades Vasa rapidamente despejaram um balde de água fria nas pretensões de Sousa Coutinho de uma aliança militar formal entre os dois reinos, procurando centrar as conversações em matérias comerciais. Ambas as partes estavam de acordo que entraves burocráticos ao tráfego entre os portos suecos e portugueses deviam ser removidos, e que navios mercantes suecos deveriam assegurar o fluxo de mercadorias entre os dois reinos. O chanceler Oxenstierna e o pessoal político da rainha Cristina pretendiam assegurar que as frotas comboiadas que daí em diante zarpariam de Gotemburgo com destino aos portos portugueses obteriam uma pauta alfandegária idêntica à de nações amigas de longa data, como as cidades hanseáticas, e estados que a breve trecho assinariam acordos análogos com o reino português, casos da França, República Neerlandesa e Inglaterra²⁷.

No decurso das conversações e audiências de Sousa Coutinho com a administração Vasa, começou a esboçar-se o objetivo de colocar a marinha mercante sueca a competir com a congénere holandesa, procurando reduzir o domínio desta última sobre o comércio externo marítimo tanto de Portugal como da Suécia. Perspetivou-se que navios registados em portos suecos e hasteando pavilhão sueco carregariam madeira, alcatrão, breu e equipamento militar, bem como ferro e cobre, dois produtos nos quais o mercado português era cronicamente deficitário²⁸.

²² Macedo 2006.

²³ Faria 2023. Cardim *et al.* 2005, 277-337.

²⁴ E que se saldaria na ratificação de um acordo comercial a 20 de março. Corredera Nilsson 2009. Canavarro 1967.

²⁵ Freitas 2007. Childs 1975, 135-147.

²⁶ Foi apenas recebido em privado pelo rei Cristiano IV.

²⁷ Pires de Lima 1942. Mellander e Prestage 1930. Figueiredo 1926.

²⁸ Pereira 2021.

As cláusulas comerciais do pacto de aliança e assistência mútua —aquelas que mais nos interessam para os propósitos deste artigo— ratificado a 29 de julho de 1641 por Sousa Coutinho e pelas autoridades suecas, estipulavam que os cereais, as armas de fogo e as munições não pagariam tarifas ao passar pelas alfândegas portuguesas, enquanto que o equipamento naval e os produtos metalúrgicos estavam sujeitos às mesmas taxas cobradas aos demais parceiros comerciais. Como contrapartida, os súbditos da Monarquia Sueca podiam adquirir especiarias e bens de luxo asiáticos e produtos florestais e agrícolas provenientes do Brasil, além de vinho, cortiça, azeite, frutos e, sobretudo, sal reinol. Além disso, foram concedidos aos suecos que visitassem ou estabelecessem residência em Portugal privilégios comerciais idênticos aos dos mercadores de outras nações consideradas amigas, como os franceses, hanseáticos, ingleses e mais recentemente os neerlandeses. Ficou estipulado que as autoridades portuguesas, na qual se incluía a Inquisição, não interfeririam nos seus negócios, nem inquiririam sobre matérias de consciência. Em igualdade de circunstâncias com estas nações, podiam praticar os seus cultos protestantes, desde que o fizessem no recato do seu lar ou em mar alto, ou seja, longe do espaço público para não ferir as suscetibilidades da população católica. Além do mais, a coroa portuguesa comprometia-se a respeitar os direitos de propriedade dos suecos visitantes e radicados no reino, abstendo-se também de requisitar os seus navios para ingressar em armadas de guerra ou para outras emergências, prática recorrente e invariavelmente prejudicial para mercadores e senhores de embarcações²⁹.

Este pacto de aliança e assistência mútua definiu o quadro normativo das novas relações comerciais entre os dois reinos, especialmente ao nível da compra de armamento e equipamento militar para os exércitos e forças navais portuguesas, então a mãos com uma guerra no território continental com a Espanha e vários confrontos com a VOC e WIC no império³⁰.

CADEIAS LUSO-NÓRDICAS DE BENS E DE ABASTECIMENTO

O aprofundamento do comércio nas décadas que se seguiram à aproximação diplomática entre a Suécia e o Portugal assentou em padrões de trocas multiseculares, que não foram de sobremaneira alterados na segunda metade do século XVII. Desde o final da Idade Média que o comércio entre o oeste da Península Ibérica e os reinos nórdicos se caracterizava pela multilateralidade, ou seja, pelo envolvimento de inúmeros intermediários e o recurso a vários transbordos, sendo as trocas diretas, de porto a porto, pouco frequentes³¹. Esta caracterização é válida não apenas para o comércio privado e de finalidade não bélicas, mas igualmente para material bélico e aprestos navais para os arsenais e armazéns régios. A Liga Hanseática primeiro e, mais tarde, a partir do último quartel do século XVI, a marinha mercante neerlandesa, dominara o frete marítimo entre Portugal, a Escandinávia e o Báltico. Mesmo durante o século XV e primeira metade do XVI, quando navios portugueses navegavam regularmente para o Mar do Norte, raramente se aventuraram para lá do *Sound*. A posterior retração do transporte marítimo português nos circuitos intraeuropeus, em larga medida substituído por armadores dos Países Baixos do Norte, e a sua reorientação para o transporte transatlântico (para o Brasil e no tráfico de Africanos escravizados para a América Espanhola), trouxe algumas alterações significativas³².

O agravar dos conflitos coloniais com as companhias comerciais das Províncias Unidas e o espectro de guerra aberta com a República na Europa, levou o governo Bragança a envidar esforços para reduzir

²⁹ O articulado deste acordo diplomático é reproduzido na íntegra em Castro 1856, 50-81.

³⁰ Importa relembrar que uma aproximação semelhante foi concretizada com as Províncias Unidas, embora as relações diplomáticas e económicas subsequentes fossem, por comparação às Luso-Suecas, mais intensas (e contraditórias). Apesar da reabertura total dos portos metropolitanos portugueses aos navios e mercadores visitantes das Províncias Unidas, e da assinatura de um tratado de tréguas, comércio e de auxílio militar contra a Espanha em junho de 1641, as hostilidades entre o império luso e batavo prolongaram-se por mais duas décadas. Na prática, a paz ficou circunscrita ao espaço europeu até agosto de 1661, quando foi celebrado em Haia um tratado de paz definitivo, em vigor tanto na metrópole como no Atlântico Sul e no Índico. Contudo, apesar dos enfrentamentos ultramarinos, a ausência de conflitos armados em solo e águas europeias assegurou que a fatia de leão dos fluxos de mercadorias (incluindo de bastante material militar, oficialmente destinado ao esforço de guerra com Espanha) entre Portugal, a Escandinávia e o Báltico ficou nas mãos de intermediários mercantis neerlandeses durante todo esse período. Antunes 2009, 164-166.

³¹ Miranda 2013. Marques 1993. Rau 1984.

³² Halikowski Smith 2008, 390-396. Costa 2002.

a dependência do seu dispositivo militar e naval dos exportadores e fretes neerlandeses. Este esforço não passou pela imposição de novos embargos, recuperando a política do monarca espanhol deposto, mas pela diversificação de parceiros, como Hamburgo ou Lubeque e pelo incremento de ligações diretas com portos suecos. Contudo, o estreitar de relações bilaterais com a Suécia após 1641 não levou a que o comércio com a Escandinávia e o Báltico deixasse de ser triangulado pelas Províncias Unidas. O grau de implantação das grandes firmas de Amesterdão e da Província da Holanda nas finanças públicas e máquina de guerra sueca, esta última umbilicalmente ligada ao dinâmico sector metalúrgico, era de tal forma significativo para ser de outra forma³³.

De acordo com Virgínia Rau, entre 1680 e 1690, cerca de 1.500 navios estrangeiros aportaram em Setúbal. Destes, 1.076 hasteavam pavilhão neerlandês, o que ilustra perfeitamente o domínio dos comerciantes e navios provenientes das Províncias Unidas nas exportações portuguesas de sal para o Norte da Europa e o Báltico. Em segundo lugar, mas a larga distância, quer no número de navios quer na tonelagem alocada ao transporte marítimo, vinham os navios ingleses, que efetuaram 169 viagens, ao passo que os suecos ocupava um modesto quinto lugar, com 38 navios, atrás das embarcações provenientes das urbes marítimas alemãs, com 70, e de portos dinamarqueses e noruegueses, com 68³⁴. Por sua vez, os relatórios consulares suecos e os dados quantitativos retirados dos registos do *Sound Toll* indicam que, na viragem para o século XVIII, o número de navios suecos que visitavam anualmente os portos portugueses mais do que duplicou, passando de cerca de 20 na década de 1680 para mais de 40 em 1700³⁵.

Nos padrões de trocas luso-nórdicas nunca é demais sublinhar o papel desempenhado pelo sal português, um produto absolutamente incontornável nas sociedades e economias do Mar do Norte e Báltico. Até à ascensão do vinho do porto, em finais do século XVII, o sal eclipsou todas as outras exportações metropolitanas portuguesas, nomeadamente o azeite, frutos ou a cortiça. A reexportações de pimenta e de especiarias asiáticas a partir de Lisboa, bem como as pedras preciosas, os tecidos luxuosos e uma variedade de outros produtos de altíssimo valor unitário relativamente ao seu peso deixaram de ser procurados pelas elites destes estados no início do século XVII, devido à concorrência feroz e bem-sucedida da Companhia das Índias Orientais Neerlandesa (VOC). Já a outra galinha dos ovos de ouro da fazenda régia (por meio da cobrança fiscal) e dos grandes exportadores luso-brasileiros, o açúcar, apesar da perda temporária da principal região produtora no Nordeste para os neerlandeses, continuou a ser essencial para o financiamento da guerra e do estado³⁶.

Relativamente aos produtos que seguiam na direção contrária, as exportações escandinavas e bálticas incluíam não apenas cereais, matérias primas e equipamento para as manufaturas, mas igualmente para as forças armadas. Bens essenciais e equipamento militar com forte procura durante Monarquia Dual, inclusivamente ainda antes do arranque da expansão ultramarina neerlandesa e inglesa, tornaram-se, como se viu atrás, mais necessários do que nunca no início da década de 1640, e o seu fornecimento não podia ser descurado pela nova dinastia reinante³⁷. A sua vinda para Lisboa e outros portos portugueses já era, e continuou a ser, regularmente assegurada por meio de contratos de fornecimento com sociedades que reuniam vários mercadores-banqueiros. Mesmo nos casos em que era necessária a emissão de licenças de exportação pela administração central dos estados “produtores” e “exportadores”, o fabrico e entrega de armamento e bens com aplicações bélicas era sistematicamente efetuado por agentes privados, junto dos quais os agentes do rei de Portugal, o “comprador”, se abasteciam de material bélico³⁸.

Nalguns casos, os contratadores militares conseguiam integrar verticalmente o acesso a matérias primas com a sua manufatura e a entrega do produto final ao destinatário, ao passo que noutros tratavam-se de meros intermediários. Estes últimos faziam encomendas em mercados onde a coroa não possuía representação diplomática ou faltava aos seus embaixadores e residentes uma rede de contactos

³³ Klein 1966.

³⁴ Rau 1963.

³⁵ Ojala *et al.* 2018, 51.

³⁶ Cabral de Mello 2001.

³⁷ Antunes 2009, 103-108, 149-85.

³⁸ Wilson e Klerk 2023.

comerciais, tratando depois da logística dos fretes e seguros³⁹. Os contratos, quer fossem adjudicados pela administração central em Lisboa ou ajustados pelos seus representantes no estrangeiro, estipulavam claramente os bens a fornecer e serviços a prestar, os preços unitários —que eram cruciais para determinar as margens dos titulares—, as quantidades, bem como os prazos de entrega e de pagamento. De seguida, passarei em revista e aprofundarei os principais produtos e serviços que os assentistas da coroa portuguesa obtinham nos reinos escandinavos (incluindo-se, naturalmente, os seus domínios bálticos), durante o longo século XVII.

Madeira e produtos de origem vegetal para a aparelhagem de navios

Desde o período medieval, que a madeira, as fibras vegetais para o fabrico de velames e cordames, bem como os produtos metalúrgicos, eram importadas dos domínios das monarquias nórdicas para Portugal, que carecia grandemente destes bens.

Entre os recursos florestais indispensáveis, o carvalho norte europeu e das regiões setentrionais de Espanha era preferido para a construção do casco dos navios, ao passo que as madeiras de pinho e sobre podiam ser obtidas com relativa facilidade no reino. Com a saída de rompante de Portugal da Monarquia Hispânica, a madeira das florestas da Cantábrica e do atual País Basco deixou de estar acessível aos estaleiros navais portugueses, pelo que a administração régia e particulares tiveram de identificar fontes alternativas de abastecimento. No que diz respeito à madeira de pinho, o aprovisionamento da Ribeira das Naus e do Ouro, bem como de estaleiros privados, há séculos que assentava em ligações transpirenaicas, pelo que não foi a este nível que a perda de acesso às florestas do norte de Espanha mais se fez sentir. Ainda que a madeira de pinho marítimo fosse, a espaços, obtida na comarca de Leiria⁴⁰ e, sobretudo, nos pinhais da região do Ribatejo e do alfoz de Alcácer do Sal, escasseavam, tanto em Portugal e como na restante Península Ibérica, os pinheiros de grande altura e robustez utilizados no fabrico dos mastros das armadas da Carreira da Índia e, na segunda metade do século XVII, do Brasil⁴¹.

Devido à escassez de madeira de pinho de grandes dimensões, as importações de *pinus sylvestris* da Escandinávia e do Báltico foram, ao longo da Época Moderna, fundamentais para satisfazer as necessidades das forças navais portuguesa e ibéricas⁴². De acordo com os dados extraídos por Kumar da base de dados do projeto *STRO*, entre 1669 (data a partir da qual há registos sistemáticos) e 1699 chegaram a Portugal, a partir do Báltico, cerca de 34 329 m³ de madeira processada, em vários formatos. Estes números não representam a totalidade das exportações provenientes de territórios controlados pela Suécia, uma vez que desde 1645 (e até 1710) que navios com pavilhão sueco estavam isentos do pagamento de direitos no Sound, e não são contabilizadas as viagens iniciadas em Gotemburgo, o principal porto sueco na navegação com a Península Ibérica, uma vez que este se localiza a norte do estreito do Øresund⁴³.

As importações destinadas ao “setor empresarial” régio e igualmente ao consumo privado eram asseguradas maioritariamente pelos mercadores estrangeiros da praça de Lisboa: flamengos dos Países Baixos Católicos, neerlandeses —mesmo em períodos de embargo— e hanseáticos, que se apoiavam na sua carteira de contactos com conterrâneos e parentes para suprir a procura de mastros e madeira de tabuado. Por exemplo, em 1573, Andrés Esteves, mercador alemão radicado em Lisboa, e Jerónimo Serrano de Padilha (em representação do flamengo Felipe Serene) acordaram a venda na capital portuguesa de

³⁹ Antunes 2009, 133-34.

⁴⁰ Apesar da sua importância no arranque da expansão marítima e ainda durante o século XVI, para a cronologia deste estudo o abastecimento dos estaleiros da capital a partir da região do Pinhal de Leiria foi afetado pela morosa e difícil renovação desta espécie, que decorria a um ritmo muito mais lento que o do seu abate. Um grande incêndio que lavrou em 1613 só veio piorar a situação. Por esta razão, o “Pinhal d’el Rei” acabou substituído pelas regiões mencionadas acima enquanto zona de abastecimento de madeira para os estaleiros navais da coroa e as suas armadas costeiras e ultramarinas. Trápaga Monchet 2017, 20-21.

⁴¹ Trápaga Monchet 2019; 2015, 49-55. Costa 1997.

⁴² Trápaga Monchet 2022, 215-48.

⁴³ Kumar 2025.

1.866 “peças de taboas de lagreson [langesung] e dinamarqua todas despachadas dos direitos d’entrada no Paço da Madeira”, desembarcadouro e alfandega do comércio de madeira da cidade de Lisboa, pela soma de 119.200 réis⁴⁴. Quase sessenta anos depois, em 1632, um mercador flamengo radicado em Lisboa, Luís de Bem, forneceu, entre outros produtos de origem nórdica e báltica, 124 toros de pinho para os navios da Carreira da Índia⁴⁵. Fornecedor de longa data dos armazéns da coroa —as suas importações de equipamento naval recuavam até à década anterior, pelo menos—, as ligações comerciais de de Bem com os centros abastecedores e distribuidores da Europa Setentrional, e muito possivelmente de forma encapotada com portos holandeses, foram fundamentais para a obtenção de materiais de construção e aparelhamento⁴⁶.

A intervenção de membros da diáspora portuguesa estabelecidos nos principais *hubs* do comércio internacional, como Amesterdão ou Hamburgo, é sobejamente conhecida e foi recorrente durante esta cronologia. Estes indivíduos serviram amiúde de intermediários na importação de madeira e negociação de fretes marítimos, chegando mesmo a usar o seu crédito pessoal para desbloquear abastecimentos adjudicados a contratadores lisboetas ou (antes de 1640) residentes na corte madrilena⁴⁷. Sabemos que carregamentos de madeira proveniente das florestas norueguesas, à época sob a égide dinamarquesa, foram remetidos do porto de Trondheim com destino às praças-fortes portuguesas em Marrocos, através da intermediação de Bento Osório. Tratava-se de um dos mais ativos e abastados mercadores Luso-Sefarditas de Amesterdão e corresponde privilegiado dos contratadores do aprovisionamento de cereais, meios de pagamento e armamento daqueles lugares, encarregando-se das encomendas, da logística do transporte e apólices de seguro. A madeira de origem nórdica era igualmente indispensável para trabalhos de construção e reparação das muralhas e demais estruturas defensivas de uma possessão imperial sobre a qual pairava constantemente o espectro do conflito armado⁴⁸.

Ainda que a aplicabilidade e efeitos práticos dos embargos comerciais atrás mencionados tenham sido questionadas por várias gerações de historiadores, estes não deixaram de causar todo a espécie de embaraços à importação de madeira para o mercado luso, especialmente as grandes quantidades exigidas pelas armadas da Índia, Costa e, a partir de década de 1630, do Brasil. A dependência de mercados distantes e de transportadores estrangeiros tornava-se imediatamente uma dor de cabeça em caso de guerra, uma vez que os intervenientes procuravam reduzir as fontes de financiamento do estado rival geradas pela cobrança aduaneira e igualmente enfraquecer o transporte e comércio marítimo privado dos seus súbditos e vassalos, no qual o funcionamento da sua máquina de guerra dependia⁴⁹. Para esse efeito, encerravam-se os portos, confiscavam-se cargas e embarcações, encorajava-se o ataque a navios que hasteassem o pavilhão do inimigo, ou taxava-se punitivamente os fluxos comerciais. Como é evidente, e era-o à época, esta estratégia tratava-se de uma verdadeira espada de dois gumes, que podia simultaneamente ferir quem se procurava atingir e aquele que a manuseava. Neste caso, os danos autoinfligidos incluíam colocar em causa o acesso a recursos indispensáveis para a confrontação contra poderes rivais, mas cujo abastecimento era assegurado a partir do território de estados antagonistas e pela mão dos seus súbditos⁵⁰. Por essa razão, os embargos tinham necessariamente de ser aplicados com uma boa dose de pragmatismo, sendo pontualmente interrompidos em momentos de maior necessidade, nomeadamente quando a rutura dos stocks de material bélico colocava em risco o envio de uma armada ou o abastecimento de guarnições inteiras. Em situações como esta as restrições eram levantadas ou pelo menos suavizadas, limitando-se o estado embargante a exigir que a tripulação fosse recrutada fora das Províncias Unidas.

⁴⁴ Arquivo Nacional Torre do Tombo, Lisboa (ANTT), Arquivo Distrital de Lisboa (ADL), 15.º Cartório Notarial, ex. 3, liv. 13, fl. 51.

⁴⁵ ANTT, Corpo Cronológico, Parte III, mc. 30, doc. 123.

⁴⁶ Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa (AHU)_CU_058 (Índia), caxa 22, doc. 140.

⁴⁷ Israel 1984; 1987. Swetschinski 1982.

⁴⁸ Pereira 2020, 103-106.

⁴⁹ Wilson e Klerk 2023. Ruiz Ibáñez 2005.

⁵⁰ Pourchasse 2012, 246-65.

Ainda que menos estudado que as estratégias de aprovisionamento das taracenas e armadas espanholas, a proteção da costa portuguesa e o esforço de guerra luso no Atlântico Sul e no Índico antes e depois de 1640 também requeriam que as cadeias de bens e abastecimentos extensíveis ao Báltico se mantivessem operacionais sempre que os embargos estavam em vigor⁵¹. Tal implicava, necessariamente, a substituição (nunca total, tal seria impossível) dos “rebeldes” por importadores-exportadores provenientes (ou assumindo-se como tal) dos Países Baixos Católicos ou de portos norte-alemães. Outra abordagem, se bem que dificultada de sobremaneira pelas ações de fiscalização e combate ao contrabando realizadas por oficiais nomeados diretamente por Madrid, passava pelas autoridades portuguesas não inquirirem sobre a proveniência dos navios e fazerem vista grossa a situações potencialmente suspeitas⁵².

Este jogo de equilíbrios e o cálculo pragmático que lhe estava subjacente ficou patente em 1627, ano em que, além do embargo, a vinda de produtos florestais setentrionais para a Península Ibérica, em particular de mastros da Noruega, se viu seriamente ameaçada pela marinha de guerra neerlandesa e por uma interdição ao embarque de madeira nos portos noruegueses com destino à Península Ibérica. Chamado perante o Conselho da Fazenda, o cônsul dos alemães, Hans Kampfbeck, começou por sugerir como alternativa a madeira de pinho da Prússia, opção que foi rapidamente desconsiderada uma vez que o grande porto internacional da região do Báltico, Danzigue (atual cidade polaca de Gdansk), se encontrava cercada por mar e terra pelas tropas suecas de Gustavo Adolfo, no âmbito da Guerra Polaco-Sueca de 1626-29⁵³. Uma segunda alternativa passava pela Moscóvia, apesar da sua madeira ser considerada de pior qualidade que a das florestas da Noruega, Prússia e Pomerânia. Além disso, era logisticamente mais complicado obtê-la, dado que provinha de uma região mais remota e de mais difícil acesso (uma vez que não era acessível pelo Báltico), obrigando a que se navegasse para norte do círculo polar ártico e se seguisse um calendário bastante apertado⁵⁴. Igualmente consultado pelo Conselho da Fazenda, Corneles Carlos, mercador da praça de Lisboa e conhecedor do comércio com a Europa de Noroeste, recomendou um piloto experimentado naquelas rotas, Thomas Hans, que, carregando sal ou numerário numa charrua armada pelo próprio Carlos e pelo cônsul Beque, faria a viagem até à Moscóvia para adquirir os mastros. Solicitava que o Conselho passasse com a maior celeridade todas as licenças e despachos necessários para sua partida para Arkhangelsk, e que emitissem as dispensas que os isentassem das inspeções levadas a cabo pelos inspetores do contrabando⁵⁵. Considerando que os neerlandeses, e o *staple market* de Amesterdão asseguravam cerca de 75 % do comércio da Europa Ocidental com a Rússia na primeira metade do séc. XVII, segundo as estimativas de Veluwenkamp, este piloto e o navio eram com grande probabilidade originários ou operavam frequentemente nos Países Baixos setentrionais⁵⁶.

Este caso ilustra bem a imprescindibilidade dos operadores privados para suprir lacunas de informação em matérias de comércio e navegação internacional e a necessidade premente de confiar-lhes as aquisições de materiais e equipamento em empórios distantes e ainda pouco conhecidos, especialmente quando os fornecedores e mercados abastecedores com quem estavam acostumados a lidar se encontravam indisponíveis. Por outro lado, levanta um pouco o véu relativamente à externalização de competências como forma de perpetuar a ficção de uma guerra sem quartel (também no plano económico) e permitir que a monarquia salvasse a face, quando a rutura comercial total com o adversário era pura e simplesmente incompatível com a operacionalidade da máquina de guerra e do dispositivo naval e de defesa.

Indissociável do pinheiro escandinavo e báltico, por serem também recursos florestais com aplicações navais e por terem origem nessa espécie arbórea, destacava-se, pela sua importância estratégica, o alcatrão e o piche ou breu. Estes recursos eram imprescindíveis para o isolamento do casco dos navios,

⁵¹ Phillips 2007. Mena García 2004. Strandling 2003.

⁵² Jiménez-Montes 2022.

⁵³ Proveniente de uma família de mercadores hanseáticos de Lübeck e Reval, tinham uma longa experiência no comércio Ibero-Báltico. Poettering 2018, 64-65.

⁵⁴ Este calendário impunha que a viagem de regresso se iniciasse ainda nos meses de Verão, de forma a evitar que os navios ficassem presos no gelo no Mar da Noruega.

⁵⁵ AHU_CU_Consultas do Serviço Real, cod. 37, fl. 50v-52v.

⁵⁶ Veluwenkamp 2022, 210-211. Kotilaine 2005.

protegendo-o, assim, dos vermes e da deterioração provocada pelos longos meses e anos no mar⁵⁷. A preocupação das autoridades portuguesas com a obtenção destes produtos de calafetagem ficou patente em 1638, quando um contrato para o fornecimento de alcatrão para o galeão Santo António e para a naveta Nossa Senhora do Rosário, as duas embarcações que seguiriam de Lisboa para a Índia em 1639, foi adjudicado ao já mencionado Luís de Bem⁵⁸.

Outro recurso que era igualmente indispensável para a aparelhagem das armadas da coroa eram os cabos, cordoalhas e as enxárcias, que, tal como as velas, eram fabricados a partir de fibras vegetais. Estes cordames eram utilizados para prender os mastros ao navio, aceder às vergas, içar e baixar as velas, amortecer o coice dos canhões quando eram disparados, e amarrar os navios a um cais a quando da chegada a um porto. O cânhamo e o linho eram relativamente abundantes junto aos principais cursos de água da lezíria ribatejana, da região centro e do Douro interior, nas proximidades das quais tinham sido estabelecidos uma série de complexos manufatureiros financiados pela fazenda régia (ainda que regularmente concessionados a particulares): em Santarém, Coimbra e Torre de Moncorvo⁵⁹. Apesar da existência de um sector interno relativamente dinâmico de fabrico de cordames, e igualmente de velas, uma parte substancial das suas necessidades era assegurada fora da Península Ibérica, nomeadamente a partir das costas do Báltico e do Mar Branco, onde se localizavam as escáculas das principais produtoras mundiais de cânhamo e estopa à época: a atual Bielorrússia e a Ucrânia⁶⁰. Estas fibras vegetais eram frequentemente importadas via Províncias Unidas, o principal centro redistribuidor europeu de matérias primas e bens semitransformados de aplicação naval à época⁶¹. As suas embarcações visitavam regularmente Arkhangelsk, onde adquiriram estes e outros produtos vegetais dos *hinterlands* da Moscóvia⁶². A partir de Amesterdão, mas também nos porões de navios provenientes de portos hanseáticos e escandinavos, equipamento fabricado a partir de fibras vegetais afluía para as principais bases navais e centros portuários portugueses. Foi precisamente o que ocorreu no início da década de 1610, quando o mercador de origem hamburguesa a residir em Lisboa, Guilherme Escoer, vendeu à Armada do Mar Oceano⁶³ 315 quintais de enxárcia da Moscóvia⁶⁴. Outro exemplo bem ilustrativo é o de Enrique Sehart, mercador flamengo que em 1639, portanto já na reta final da União das Coroas, importou, também da Moscóvia, um carregamento de linhos, enxárcia e alcatrão para os Armazéns da Índia avaliado em 9.700.000 réis. Na sessão do Conselho da Fazenda em que se acertou o método e calendário de pagamento com Sehart foi estipulado que seria feito por intermédio do tesoureiro do sal, ainda que não se tenha especificado qual era o porto no qual estava domiciliado o navio que transportaria esta carga. A identidade e proveniência dos seus fornecedores e seguradores, guardou-a para si, Sehart⁶⁵.

A aquisição e entrega destas fibras vegetais permaneceria nas mãos dos mercadores e dos proprietários de navios germânicos e neerlandeses durante todo o século XVII. Por falar nestes últimos, durante a Guerra da Sucessão Espanhola, o seguinte grande conflito Europeu travado na Península Ibérica e no qual Portugal participou, agentes económicos estabelecidos em Portugal, mas nascidos ou com ascendência nos Países Baixos, personificavam a intersecção entre a diplomacia económica e a de guerra. Alguns destes atores desempenhavam funções diplomático (como cônsules e embaixadores) em paralelo com os seus empreendimentos mercantis. Um dos melhores exemplos é o de António Cremer, que em 1714, na qualidade de comissário do Almirantado das Províncias Unidas em Portugal, que na altura

⁵⁷ Wirta e Hannula 2021, 53-76. Wirta 2020, 42-58.

⁵⁸ AHU_CU_058 (Índia), caixa 22, doc. 140. AHU_CU_Consultas de Partes, cod. 44, fl. 187.

⁵⁹ Pereira 2020. Rodrigues 2001. Costa 1997.

⁶⁰ Diaz Ordóñez 2023, 58-59.

⁶¹ Ver, a título ilustrativo, o carregamento de enxárcia báltica para os armazéns régios de Lisboa, enviado em 1658-59 por Herman Hendrik, mercador de Amesterdão, a João Jansen Coutre, mercador dos Países Baixos na capital portuguesa, que depois a venderia à coroa. Standsarchief Amsterdam, Notariële Archieven, 1553, 160-161.

⁶² Veluwenkamp 2007. Kotilaine 2005.

⁶³ Tratava-se de um dos ramos das forças navais da Monarquia Hispânica que tinha a sua principal base de operações em Lisboa e que se encarregava do patrulhamento e escolta do comboio da *Carrera de Indias* castelhana na aproximação da costa ocidental da Península Ibérica.

⁶⁴ ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mc. 321, doc. 3.

⁶⁵ AHU_CU_Consultas de Partes, cod. 44, fl. 266-66v.

participava da Guerra da Sucessão Espanhola, coordenava as remessas de cereal panificável, óleo de peixe e enxárcia proveniente da Moscóvia⁶⁶.

Produtos metalúrgicos

Tão ou mais importante do que os produtos de origem vegetal, na logística da defesa e projeção imperial, era o acesso a metais e os produtos metalúrgicos. Na primeira metade do século XVI, as importações transpirenaicas de cobre asseguraram ao reino de Portugal meios de pagamento para o seu comércio intercontinental, nenhum mais importante que a aquisição de pimenta do Malabar e de especiarias da Ásia do Sul e Sudeste. O cobre era ainda essencial para o fabrico de peças de artilharia e para a cunhagem da moeda de baixo valor intrínseco, especialmente numa cronologia como a da segunda metade do séc. XVII, em que o stock monetário do reino e do império se ressentia do divórcio com o império espanhol⁶⁷.

Nos primeiros cinquenta anos da Carreira e do Estado da Índia, o aprovisionamento deste metal ficara a cargo das grandes casas mercantis de Augsburgo —os Fugger, Welser e Höchstetter— ou de firmas Italo-Flamengas que operavam partir de Antuérpia, como os Gualteroti e Affaitatti. Explorando as concessões das minas do Tirol e outras jazidas na Europa Central, os banqueiros suabos conseguiram, por meio dos contratos para aprovisionamento de cobre adjudicados pelos Reis da Casa de Avis, açambarcar a pimenta reexportada para Antuérpia e, após o encerramento da feitoria régia na Flandres, em 1549, descarregada em Lisboa⁶⁸.

Os fluxos cúpricos dominados por contratadores não se destinavam apenas ao reforço do stock monetário do reino e dos meios de pagamento dos tratos asiáticos. Eram igualmente imprescindíveis no espaço Atlântico do império, por exemplo no fabrico de manilhas, um dos mais principais meios de troca utilizados na obtenção de africanos escravizados nas feiras dos sertões angolanos. O mesmo se aplicava ao ferro, que sob a forma de lingotes, era altamente cobiçado pelos intermediários e elites Mbundu, junto dos quais os negreiros portugueses e Luso-Brasileiros procuravam abastecer-se de cativos para o tráfico transatlântico⁶⁹. Tanto no caso da África Ocidental Central, como da Costa Alta da Guiné, o ferro era um produto estancado, ou sejam que apenas aqueles a quem a Fazenda Real concessionava o exclusivo da exportação —os contratadores das licenças e das receitas fiscais sobre o tráfico de Africanos escravizados— estavam legalmente habilitados a incluí-lo nas suas armações e escambos⁷⁰. Um caso bastante revelador destas conexões nórdicas é o do homem de negócio André da Fonseca, cuja carteira de investimentos incluía tanto a importação de mais de setenta mastros da Noruega e Suécia para o Armazém da Índia em 1628, e do contrato de Cabo-Verde e Rios da Guiné, do qual fazia parte o estanco do ferro, ou seja, a exclusividade dos “resgates” em Cacheu e dentro dos limites geográfico do seu contrato com recurso a esse metal⁷¹. Protocolos notariais celebrados na cidade de Lisboa revelam as formas de operacionalização do estanco deste metal, nomeadamente o fretamento de navios por parte de Fonseca para assegurar o seu transporte para a costa ocidental Africana, tendo em vista a aquisição de pessoas escravizadas para o tráfico transatlântico com a América Espanhola⁷².

Deixando de lado o ferro por um momento e regressando ao cobre; este metal era igualmente imprescindível na outra margem do Atlântico Sul, nomeadamente no mais importante negócio colonial português do século XVII: a produção açucareira do Brasil. A cozedura a altas temperaturas do caldo da cana

⁶⁶ ANTT, Casa Fronteira e Alorna, n.º 246, doc. 6.12.127.

⁶⁷ Puntoni 2019, 34-57.

⁶⁸ Pohle 2019, 109-25.

⁶⁹ Green 2016, 1-24. Herbert 1973, 179-94.

⁷⁰ Evans e Rydén 2018, 41-70. Salvador 1981.

⁷¹ AHU_CU_058 (Índia), caxa 15, doc. 204.

⁷² Em abril de 1628, a caravela Nossa Senhora da Conceição, ancorada no porto de Lisboa, foi fretada para transportar 847 barras de ferro, consignadas para o feitor do contratador no povoado de Cacheu, atual Guiné Bissau. André da Fonseca pagou uma taxa de frete de 8.000 réis por tonelada. ANTT, ADL, 7.º Cartório Notarial, liv. 112, fl. 167v-168.

era feita em fornalhas e caldeiras de cobre⁷³, razão pela qual figuras de proa do negócio do açúcar surgem em escrituras notarias ou em petições endereçadas à coroa relativas à reexportação de cobre norte europeu e nórdico para a América Portuguesa⁷⁴.

Cidades como Amesterdão, Hamburgo e, em menor grau, Antuérpia mantiveram a sua importância como placas giratórias do cobre e outros metais centro e norte-europeus para o mercado e a administração régia portuguesa durante o período em estudo⁷⁵. Funcionavam como escáfulas de zonas de produção fundamentais, como Liège, a região montanhosa do Harz, a Boémia e a Hungria⁷⁶. Na primeira metade do século XVII ocorreu uma mudança muito significativa nas cadeias de abastecimento de metais da Europa e do império português. As minas do Tirol, da Saxónia e da Hungria, com elas as firmas alemãs que durante décadas as exploravam, foram suplantadas pelo cobre sueco. A maior parte deste cobre era extraído das minas de Stora Kopparberg, em Falun, e distribuído por toda a Europa pela mão de homens de negócio neerlandeses, que tornaram igualmente os principais fornecedores do mercado Português⁷⁷.

A dependência da coroa e economia portuguesa das importações de cobre, bem como dos problemas resultantes de qualquer perturbação nos circuitos de abastecimento é evidenciada por episódio decorrido em 1617. No âmbito de um contrato mais vasto de aquisição de armamento, munições e metais para os armazéns régios em Lisboa, o mercador-banqueiro Francisco Duarte de Elvas teria de entregar 3.000 quintais de cobre no biénio 1616-1617, mas não conseguiu cumprir as quotas de importação do seu contrato devido a uma rutura dos stocks de cobre nos Países Baixos, provocado pela instabilidade política e militar na Polónia-Lituânia, um importante fornecedor dos mercados flamengo e neerlandês. O resultado foi o aumento da incerteza quanto à capacidade para se fundir artilharia bronze para as naus da Carreira Índia e outras armadas despachadas que tinham como destino outros pontos do império. Perante este cenário, a única alternativa viável passava por tentar adquirir este metal a vários mercadores importadores de Lisboa, que sabendo de antemão da escassez nos mercados internacionais teriam jogado na antecipação, açambarcando-o atempadamente⁷⁸.

Os principais assentistas da Monarquia investiam frequentemente em avultados contratos de aquisição e entrega de grandes quantidades deste metal e, não poucas vezes, de artilharia fabricada a partir dele. Na década de 1630, um dos homens de negócio mais próximos do Conselho da Fazenda, Pedro de Baeça da Silveira, foi encarregue da compra 500 quintais e cobre e 20 peças de artilharia de bronze, cada uma pesando cerca de 500 quintais. Como era norma nos contratos régios, o custo unitário foi acordado antecipadamente, tendo sido fixado em 1.400 réis/quintal, fazendo ascender o custo do contrato a 700.000 réis por canhão e 14.000.000 réis por todo o carregamento⁷⁹. Doze anos volvidos, já com D. João IV no trono, João Vourquineque, mercador alemão de Lisboa, fretou um navio francês para uma viagem de ida e volta entre a “cabeça do reino” e Copenhaga. O propósito desta viagem era entregar um carregamento de 500 quintais de cobre destinado à armada que patrulhava a costa portuguesa⁸⁰.

Armamento e material de guerra

Um dos tópicos recorrentes da historiografia da “Revolução Militar” é a substituição da artilharia de bronze, mais pesada e de menor mobilidade, pela de ferro-fundido⁸¹. A disseminação desta nova tecnologia militar pelo continente não teria sido possível sem o despontar, na transição do século XVI e XVII,

⁷³ Schwartz 1985, 118-119.

⁷⁴ AHU_CU_BAHIA-LF, caxa 7, doc. 762.

⁷⁵ AHU_CU_Consultas do Serviço Real, cod. 37, fl. 40v-41. Poettering 2018, 15-17, 161-162. Harreld 2004, 72-74, 179, 185.

⁷⁶ Kikuchi 2018, 95-112.

⁷⁷ Schwartz 202, 517-520.

⁷⁸ Pereira 2020, 80.

⁷⁹ AHU_CU_Consulta de Partes, cod. 43, fl. 9v-12. AHU_CU_Reino, caixa 9, pasta 11.

⁸⁰ AHU_CU_Consulta de Partes, cod. 36, fl. 68.

⁸¹ Black 1999, 33-36.

de uma indústria de extração e trabalho do ferro de fortíssimo pendor exportador, que teve na Suécia um dos seus maiores expoentes.

Se a artilharia de bronze fundido tinha desempenhado um relevantíssimo papel no estabelecimento de um império pluricontinental, em particular na Ásia marítima durante a centúria de Quinhentos, a sua congénere de ferro revelou-se instrumental na preservação de cidades e presídios no litoral marroquino, em Angola e no Brasil⁸². Já a leste do Cabo da Boa Esperança, as armadas do Estado da Índia continuaram a tentar impor o pagamento de páreas, a obtenção de cartazes e o desmantelamento de algumas redes mercantis islâmicas, e a sua artilharia de bordo foi igualmente crucial na tentativa de impor monopsonios nas zonas produtoras de *commodities* da Índia, Ceilão e do arquipélago Malaio-Indonésio. Sem descurar outros adversários, após 1600, artilharia fabricada na Ásia ou expressamente trazida de Portugal para reforçar os efetivos navais e os fortes costeiros do Estado da Índia passou a ter como alvo primordial a VOC. Entre 1598 e 1640, peças de vários calibres foram também embarcadas nos vasos da armada que assegurava o patrulhamento da costa portuguesa, servindo para dissuadir e infligir danos aos corsários berberescos e à marinha de guerra das nações protestantes (e após a Restauração, também, a Castela)⁸³.

No século XVII, canhões fabricados a partir do ferro sueco inundaram os arsenais dos estados europeus. Apesar de serem inicialmente mais pesados e oferecerem uma menor cadência de tiro que os seus congéneres de bronze (e mais sujeitos ao sobreaquecimento), a artilharia de ferro afirmou-se paulatinamente durante o século XVII como o principal (ainda que longe de exclusivo) municiador de poder de fogo dos vasos de guerra e navios de comércio, tanto oceânicos como em águas europeias. O seu menor custo não constituiu uma vantagem imediata em Portugal, dado que o reino não possuía jazidas deste metal capazes de satisfazer às necessidades dos armazéns régios nos séculos XVI e XVII, tendo-se de recorrer à importação em larga escala. Ainda assim, sabemos que no segundo quartel do século XVII existiam unidades metalúrgicas no reino capazes de fabricar canhões de ferro, ao passo que pouco se sabe sobre as antigas fundições de cobre que existiam na cidade de Lisboa e noutros pontos do reino na primeira metade do século XVI. No segundo quartel de Quinhentos, a capital contava com perto de uma dezena de unidades capazes de produzir anualmente cerca de duas mil peças de artilharia de bronze (mas igualmente de ferro forjado), de vários tamanhos e calibres. Uma delas, que estava integrada no complexo do Armazém da Índia —complexo que reunia os stocks régios de equipamento militar, naval e mercadorias para os tratos realengos— terá chegado a fabricar 3.000 quintais (perto de 180 toneladas) de artilharia, empregando seis artesãos metalúrgicos a tempo inteiro⁸⁴.

Apesar dos esforços da administração Áustria em Portugal para contratar técnicos estrangeiros (italianos e bascos) e montar complexos de fundição de ferro, nomeadamente as ferrarias de Tomar-Figueiró dos Vinhos e de Barcarena, no termo de Lisboa e próximo da vila de Sintra, matérias-primas tinham de ser importadas, pois o solo português não era particularmente rico em metais e minério, quer se tratasse de ferro, cobre ou estanho (estes últimos necessários para o fabrico do bronze)⁸⁵. Existia um pequeno número de minas de ferro na região do Douro interior, no território localizado entre Coimbra e Tomar e no Baixo Alentejo, mas delas extraíam-se apenas quantidades reduzidas e que se destinavam ao fabrico de ferramentas e alfaías agrícolas, utensílios de uso doméstico e à construção civil e naval privada. No período da Monarquia Dual, o Conselho da Fazenda adquiriu frequentemente artilharia de ferro de fabrico inglês e biscainho, fabricada nos altos fornos de Liergánes-La Cavada⁸⁶. Nesta localidade tinha sido instalado, por meio de um *asiento* celebrado com um consórcio de engenheiros-negociantes provenientes de Liège, um grande complexo metalúrgico que seguia, o que eram à época, as mais modernas técnicas e tecnologias da fundição do ferro⁸⁷.

⁸² Pissarra 2012. Andrade 2010. Parker e Subrahmanyam 2008.

⁸³ Em 1593 foi oficializada a criação da armada de patrulhamento da costa portuguesa e da tarifa aduaneira que a sustentaria, o chamado *consulado*.

⁸⁴ Pinto 2024, 40-41. Brandão 1923, 162-164, 185.

⁸⁵ Gomes e Cardoso 2005.

⁸⁶ Pereira 2020, 77-78.

⁸⁷ Alcalá Zamora 1999.

Esta realidade alterar-se-ia drasticamente com a Restauração e a Guerra da Aclamação, que deixaram Portugal sem acesso à indústria do armamento do Norte de Espanha e forçaram o governo Bragança a procurar alternativas com grande alguma urgência. A solução mais imediata veio da República Neerlandesa, com os Estados Gerais a levantaram a proibição de venda de armas a Portugal esperando lucrar, não apenas económica e fiscalmente, mas também no plano militar, por via da abertura de mais uma frente de guerra contra Espanha. O terreno diplomático movediço em que Portugal e a República se moviam, devido aos conflitos em curso no Atlântico Sul e no Índico, não deveria constituir um obstáculo a estas novas oportunidades de negócio na Europa. Assim pensavam os comerciantes de armas da República e os seus exportadores de artigos metálicos e navais, que tinham um novo e valioso cliente no recém-entronizado rei português. Além disso, o transporte de mercadorias provenientes da Europa do Norte pela marinha mercante neerlandesa poderia ser grandemente expandido, agora que os portos estavam novamente abertos aos armadores, mestres e tripulações de navios da República. A perspectiva de retorno dos carregamentos de sal português foi também muito bem acolhida pelos sectores marítimo e naval da República, tal como nos mercadores consumidores da Escandinávia e Báltico⁸⁸.

Nos primeiros anos da década, foram efetuadas várias aquisições de madeiras, metais, artigos navais como cordame, alcatrão, armas de fogo e pólvora, mas também cavalos e até homens de armas, sem esquecer algumas rações (por exemplo, de queijo). Entre as firmas que desde cedo receberam autorização das autoridades neerlandesas para se dedicarem ao comércio de armas com Portugal, contavam-se os Trip. Alguns dos mais importantes contratos de fornecimento de armamento e ajuda militar celebrados entre o a administração central portuguesa e empresários militares que operavam na órbita do *staple market* de Amesterdão envolveu a sociedade composta por Pieter Trip, Claes Janszoon Clopper, Laurens de Geer, Samuel Sautijn e Gabriel Marselis de Jonge⁸⁹, negociado no verão de 1641. O envolvimento da família De Geer e Tripp nos negócios de armamento com o governo Bragança é digno de nota dada a sua preponderância na indústria sueca do ferro⁹⁰. O contrato celebrado com estes negociantes incidia não apenas no fornecimento de armas de fogo, munições e cavalos para os exércitos portugueses, no valor de cerca de 500.000 florins, mas incluía também um empréstimo no mesmo valor. Uma vez que a fazenda régia não dispunha de liquidez para pagar estas aquisições de material bélico a pronto e assegurar o seu transporte para o reino, direitos de preferência sobre o sal de Setúbal foram utilizados como meio de pagamento⁹¹. Letras de câmbio eram sacadas sobre pessoas da confiança da monarquia bragantina ou dos seus assentistas, nomeadamente os agentes económicos da coroa ou pelos correspondentes dos mercadores banqueiros domiciliados em Portugal nos empórios do Mar do Norte. As dívidas que estava subjacente às letras eram depois liquidadas no reino pelo tesoureiro régio do sal.

As cadeias de abastecimento das forças armadas do Portugal Bragança não se cingiram, naturalmente, aos Países Baixos Setentrionais, estendendo-se à Escandinávia e ao Báltico, de onde provinham muitas das matérias primas e componentes de produção bélica disponibilizados por operadores neerlandeses e não só. Nos primeiros anos do Guerra da Restauração, acordaram-se igualmente avultadíssimas aquisições de material de guerra na Suécia, aquisições essas que estavam incluídas nas cláusulas do acordo diplomático de 1641 entre as duas coroas. Escancaradas as portas dos centros de produção suecos e tendo-se legalizado o comércio com a República Neerlandesa, a monarquia Portuguesa encontrou um substituto mais do que viável para os canhões, armas de fogo portáteis e outras manufaturas de ferro Biscainhas e de Guipúscoa⁹².

No seguimento do pacto de aliança entre as coroas portuguesa e suecas de 1641, e com os dois governos em sintonia quanto ao comércio e à compra de armas, saíam regularmente de Gotemburgo comboios carregados de metais e material bélico de que os exércitos portugueses tanto necessitavam.

⁸⁸ Antunes 2019, 468.

⁸⁹ Gabriel Marselis (1607-1693) era um abastado negociante de origem Hamburguesa e um dos homens mais ricos da época áurea de Amesterdão. Do seu portfólio destacam-se os empreendimentos no setor da metalurgia e do comércio de armas que envolviam a Escandinávia, em particular a Dinamarca-Noruega, onde explorava várias importantes jazidas.

⁹⁰ Para uma introdução a este elenco de empresários da guerra, Klerk 2020, 213-33. Müller 2005.

⁹¹ Antunes 2019, 458-74.

⁹² Pereira 2020, 76-78. Cossart 2021, 121-36.

Para ilustrar a composição das cargas militares expedidas com o auxílio do estado sueco, considere-se a frota de três navios que zarpou ao largo de Gotemburgo em 30 de setembro de 1641. Transportava 40 canhões de bronze (de dimensão e calibre desconhecido), 1.000 couraças, 1.000 pistolas, 4.000 mosquetes, uma grande (ainda que não especificada) quantidade de lanças, pólvora, aço e 30 mastros para vasos de guerra. Esta frota, a primeira de várias ao longo das décadas seguintes, fundeou no Tejo nos últimos dias de novembro e regressou à Suécia em fevereiro do ano seguinte⁹³.

CONCLUSÃO

Desta análise panorâmica das ramificações nórdicas das redes dos contratadores da coroa portuguesa pode concluir-se que estas correspondiam plenamente às estruturas multisseculares do comércio nórdico-ibérico, discerníveis desde o final da Idade Média. As trocas entre estes estados de estatura média no firmamento político-militar Europeu assentavam na circulação de aprestos navais de origem vegetal e florestal, bem como metais e armamento de norte e para sul, ao passo que na direção contrária seguia, sobretudo sal, alguns excedentes agrícolas e produtos coloniais. Estas regiões em pontos opostos da Europa Ocidental estiveram ligadas por conexões multilaterais, que apenas tardiamente, na reta final da primeira metade do século XVII, se começaram a tornara mais bilaterais.

Já no século XIV, se não mesmo antes, uma série de intermediários, primeiro hanseáticos e depois dos Países Baixos, especializaram-se em assegurar o trânsito destas mercadorias entre o Mar do Norte e o Báltico e fachada ocidental da Península Ibérica, e não seriam acordos comerciais resultantes do aprofundamento de relações diplomáticas entre Portugal, a Dinamarca e, especialmente, a Suécia a alterar de sobremaneira este cenário. Ainda assim, verificou-se uma efetiva aproximação entre estes estados e as suas economias, visível no incremento do tráfego inter-portuário bilateral e nos volumes de material bélico e naval, indispensáveis para que o reino de Portugal garantisse a sua autonomia e integridade territorial na metrópole, bem como na sobrevivência do seu império, relativamente incólume no Atlântico, mas muito diminuída no Índico.

Os contratadores e assentistas da coroa Portuguesa, quer no período Filipino quer sob a égide dos Bragança, conseguiam, por meio das suas conexões nos centros logísticos e de distribuição do comércio intraeuropeu, especialmente Hamburgo e Amesterdão, assegurar ferro e cobre, metais que seriam depois trabalhados no reino, bem como um conjunto de equipamento naval proveniente dos recursos florestais nórdicos. Embora alguns agentes diplomáticos acreditados pelo governo português tenham contribuído para garantir o acesso a *hubs* fiscais-militares e aos estados de origem de recursos bélicos estratégicos, foram sobretudo redes mercantis assentes em sociedades de curta duração e responsabilidade *insolidum* dos parceiros, e igualmente na reciprocidade com correspondentes geograficamente dispersos, que asseguraram o abastecimento dos exércitos e da marinha portuguesa. Sem as interações entre a administração régia e negociantes capacitados para operações de grande envergadura, as conexões nórdicas do reino e império português seriam seguramente mais ténues e inconsequentes.

Este artigo salientou a importância de se alargar a investigação em curso sobre os mecanismos e redes de obtenção e alocação de recursos militares para além dos poderes bélicos de primeira linha. Os historiadores devem debruçar-se sobre *contractor states* “pequenos ou intermédios”, quer em períodos de forte pressão militar, como é o caso da cronologia desta contribuição, mas igualmente em períodos de paz ou de conflito adormecido. A defesa das unidades político-territoriais não podia ser descurada pelos seus soberanos, nem a ameaça de conflagrações futuras desvalorizada, ao mesmo tempo que, como demonstra o caso português, eram mobilizados recursos cada vez mais avultados por parte do poder central ou organizações paraestatais (caso das companhias monopolistas) na direção de enclaves costeiros e territórios extraeuropeus. No caso da monarquia pluricontinental portuguesa, independentemente

⁹³ “Relação das armas que do Reyno de Suecia tras Francisco de Sousa Coutinho, embaixador as partes Septentrionais, em três naos de guerra” (1642), publicado em Amzalak 1930, 31.

de se viverem tempos de paz ou guerra na metrópole, o recurso a contratadores permaneceu essencial para a proteção e exploração económica de um império que, ainda que comportasse avultados encargos, era uma fonte de riqueza estatal e privada considerável, além de relevância internacional para o reino.

Declaração de conflitos de interesse: o autor declara que não tem interesses financeiros ou relações pessoais que possam ter influenciado o trabalho apresentado neste artigo.

Declaração de contribuição de autoria: concetualização, investigação, metodologia, redação original, edição.

BIBLIOGRAFIA

- Alcalá-Zamora, José N. 1999. *Altos hornos y poder naval en la España de la edad moderna*. Real Academia de la Historia.
- Alloza Aparicio, Ángel. 2006. *Europa en el mercado español: mercaderes, represalias y contrabando en el siglo XVII*. Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo.
- Alloza Aparicio, Ángel. 2009. "Portuguese Contraband and the Closure of the Iberian Markets, 1621-1640. The Economic Roots of an Anti-Habsburg Feeling". *E-Journal of Portuguese History* 7 (2): 1-18.
- Amzalak, Moses Bensabat. 1930. *A embaixada enviada pelo Rei D. João IV à Dinamarca e à Suécia: notas e documentos*. Gráfica do Instituto Superior do Comércio de Lisboa.
- Andrade, Tonio. 2010. "Beyond Guns, Germs, and Steel: European Expansion and Maritime Asia, 1400-1750". *Journal of Early Modern History* 14 (1-2): 165-86.
- Antunes, Cátia. 2009. *Lisboa e Amsterdão. 1640-1705. Um Caso de Globalização Na História Moderna*. Livros Horizonte.
- Antunes, Cátia. 2012. "Free Agents and Formal Institutions in the Portuguese Empire: Towards a Framework of Analysis". *Portuguese Studies* 28 (2): 173-85.
- Antunes, Cátia. 2019. "Dutch-Portuguese Diplomatic Encounters, 1640-1703: Exchanges, Sovereignty and «World Peace»". *Journal of Early Modern History* 23 (5): 458-74.
- Antunes, Cátia, ed. 2022. *Pursuing Empire: Brazilians, the Dutch and the Portuguese in Brazil and the South Atlantic, c. 1620-1660*. Brill.
- Antunes, Cátia e Amélia Polónia, ed. 2016. *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*. Brill.
- Bethencourt, Francisco. 2007. "Political Configurations and Local Powers". Em *Portuguese Oceanic Expansion, 1400-1800*, editado por Francisco Bethencourt e Diogo Ramada Curto, 197-254. Cambridge University Press.
- Black, Jeremy. 1999. *War in the early modern world*. Routledge.
- Brandão (de Buarcos), João. 1923. *Tratado da majestade, grandeza e abastança da cidade de Lisboa, na segunda metade do século XVI (Estatística de Lisboa de 1552)*. Livraria Ferin.
- Bowen, H. V. 2013. "The Contractor State, c. 1650-1815". *International Journal of Maritime History* 25 (1): 239-274.
- Boyajian, James C. 2008. *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*. John Hopkins University Press.
- Canavarro, Pedro Manuel Guedes de Passos. 1967. *Portugal e a Dinamarca durante a Restauração. Relações Diplomáticas: 1640-1668*. Instituto de Alta Cultura.
- Cardim, Pedro, Nuno Gonçalo Monteiro e David Felismino. 2005. "A Diplomacia Portuguesa No Antigo Regime. Perfil Sociológico e Trajectórias". Em *Optima Pars. Elites Ibero-Americanas Do Antigo Regime*, editado por Nuno Gonçalo Monteiro, Pedro Cardim e Mafalda Soares da Cunha, 277-337. Imprensa de Ciências Sociais.

- Carvalho, Hélder. 2001. "Army Size, State Expenditure and Warfare Culture in Sixteenth-Century Portugal". Em *The First World Empire. Portugal, War and Military Revolution*, editado por Roger Lee de Jesus, Hélder Carvalho e André Murteira, 69-85. Routledge.
- Castro, José Ferreira Borges de. 1856. *Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos Celebrados Entre a Coroa de Portugal e as Mais Potências*. Vol. 1. Imprensa Nacional.
- Childs, John. 1975. "The English Brigade in Portugal, 1662-68". *Journal of the Society for Army Historical Research* 53: 135-147.
- Conway, Stephen e Rafael Torres Sánchez, eds. 2011. *The Spending of the States. Military Expenditure during the Long Eighteenth Century: Patterns, Organisation and Consequences, 1650-1815*. VDM Verlag dr. Müller.
- Corredera Nilsson, Enrique. 2009. "Protestante y sin embargo socios. Una aproximación al acuerdo comercial hispano-danés de 1614 y sus consecuencias". Em *El Mar en los siglos modernos*. Tomo 1, editado por Isidro Dubert, Hortensio Sobrado Correa, 345-354. Xunta de Galicia, Dirección Xeral de Turismo.
- Cossart, Brice. 2021. "Transformation of Military Technology in Portugal. The Impact of the Iberian Union on Artillery". Em *The First World Empire. Portugal, War and Military Revolution*, editado por Hélder Carvalho, André Murteira e Roger Lee de Jesus, 121-136. Routledge.
- Cossart, Brice. 2024. "Contractor States and Globalization of the Market for Naval Artillery Technology (1500-1750)". *Journal of Global History* 19 (2): 221-239.
- Costa, Leonor Freire. 1997. *Naus e galeões na ribeira de Lisboa: a construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Patrimonia Historica.
- Costa, Leonor Freire. 2002. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil, 1580-1663*. Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Díaz-Ordóñez, Manuel. 2023. "European Imperialism, War, Strategic Commodities and Ecological Limits. The Diffusion of Hemp in Spanish South America and Its Ghost Fibers". Em *American Globalization, 1492-1850. Trans-Cultural Consumption in Spanish Latin America*, editado por Bartolomé Yun-Casalilla, Ilaria Berti e Omar Svriz-Wucherer, 56-77. Routledge.
- Emmer, Peter C. 2003. "The First Global War: The Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590-1609". *E-Journal of Portuguese History* 1 (1): 1-14.
- Evans, Chris e Göran Rydén. 2018. "«Voyage Iron»: An Atlantic Slave Trade Currency, Its European Origins, and West African Impact". *Past & Present* 239 (1): 41-70.
- Faria, Ana Leal. 2023. *Diplomacia Portuguesa. A Organização Da Atividade Diplomática Da Restauração Ao Liberalismo. Os «Arquitectos Da Paz»*. Tribuna da História.
- Figueiredo, Fidelino de. 1926. "Relações diplomáticas entre Portugal e a Suécia (1644-1650). Subsídio Documental". *Revista de História* 15 (57-60): 266-307.
- Freitas, Jorge Penim de. 2007. *O combatente durante a guerra da restauração: vivência e comportamento dos militares ao serviço da coroa portuguesa 1640-1668*. Prefácio.
- Fynn-Paul, Jeff, ed. 2014. *War, Entrepreneurs, and the State in Europe and the Mediterranean, 1300-1800*. Brill.
- Godinho, Vitorino Magalhães. 1983. *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*. Vol. 3. Editorial Presença.
- Gomes, José Luís e José Luís Cardoso. 2005. "As «Ferrarias Del Rey» Em Barcarena: Subsídios Para a Sua História". *Estudos Arqueológicos de Oeiras* 13: 9-194.
- Grafe, Regina e Alejandra Irigoin. 2012. "A Stakeholder Empire: The Political Economy of Spanish Imperial Rule in America". *Economic History Review* 65 (2): 609-651.
- Green, Toby. 2016. "Africa and the Price Revolution: Currency Imports and Socioeconomic Change in West and West-Central Africa during the Seventeenth Century". *The Journal of African History* 57 (1): 1-24.
- Harreld, Donald J. 2004. *High Germans in the Low Countries: German Merchants and Commerce in Golden Age Antwerp*. Brill.

- Herbert, Eugenia W. 1973. "Aspects of the Use of Copper in Pre-Colonial West Africa". *The Journal of African History* 14 (2): 179-194.
- Hespanha, António Manuel. 2004. "Introdução". Em *Nova História Militar de Portugal*. Vol. 2, editado por António Manuel Hespanha, 9-33. Círculo de Leitores.
- Hespanha, António Manuel. 2023. *Uma Monarquia Tradicional: Imagens e Mecanismos Da Política No Portugal Seiscentista*. Imprensa de Ciências Sociais.
- Hoffman, Philip T. 2011. "Prices, the Military Revolution, and Western Europe's Comparative Advantage in Violence". *The Economic History Review* 64 (1): 39-59.
- Israel, Jonathan I. 1984. "The Diplomatic Career of Jeronimo Nunes Da Costa. An Episode in Dutch-Portuguese Relations of the Seventeenth Century". *BMGN - Low Countries Historical Review* 99 (2): 167-190.
- Israel, Jonathan I. 1987. "Duarte Nunes Da Costa (Jacob Curiel), of Hamburg, Sephardi Nobleman and Communal Leader (1585-1664)". *Studia Rosenthaliana* 21 (1): 14-34.
- Janžekovič, Izidor. 2020. "The Rise of State Navies in the Early Seventeenth Century: A Historiographical Study". *Journal for Maritime Research* 22 (1-2): 183-208.
- Jiménez-Montes, Germán. 2022. *A Dissimulated Trade: Northern European Timber Merchants in Seville (1574-1598)*. Brill.
- Kikuchi, Yuta. 2018. "Trade through Lübeck Instead of the Sound - Route Choice in Early Modern Hamburg's Baltic Trade". Em *Early Modern Shipping and Trade. Novel Approches Using Sound Toll Registers Online*, editado por Jan Willem Veluwenkamp e Werner Scheltjens, 95-112. Brill.
- Kiser, Edgar. 1994. "Markets and Hierarchies in Early Modern Tax Systems: A Principal-Agent Analysis". *Politics & Society* 22 (3): 284-315.
- Klein, P. W. 1996. "The Trip Family in the 17th Century". *Acta Historiae Neerlandicae: Studies on the History of the Netherlands* 1.
- Klerk, Marianne. 2020. "The «fiscal-military hub» of Amsterdam: intermediating the French subsidies to Sweden during the Thirty Years' War". Em *Subsidies, diplomacy, and state formation in Europe, 1494-1789*, editado por Savnte Norrhem e Erik Thomsen, 213-233. Manchester University Press.
- Kotilaine, J. T. 2005. *Russia's Foreign Trade and Economic Expansion in the Seventeenth Century: Windows on the World*. Brill.
- Kumar, Manish. 2025. "A method for estimating the volume of Baltic timber products exported through the Sound and its application to Portugal, 1669-1815". *Scandinavian Economic History Review* 63 (3): 246-263.
- Macedo, Jorge Borges de. 2006. *História diplomática portuguesa: constantes e linhas de força*. Vol. 1. Tribuna da História.
- Marcocci, Giuseppe. 2025. "The Seasonality of Empire: Coping with the Intermittence of the Global in Portuguese Asia and beyond (1500-1650)". *Journal of Global History* 20 (1): 1-20.
- Mellander, Karl e Edgar Prestage. 1930. *The Diplomatic and Commercial Relations of Sweden and Portugal from 1641 to 1670*. Voss and Michael.
- Mello, Evaldo Cabral de. 2001. *O Negócio Do Brasil. Portugal, Os Países Baixos e o Nordeste (1641-1669)*. Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Mena García, Carmen. 2003. "La Casa de Contratación de Sevilla y el abasto de las flotas de Indias". Em *La Casa de Contratación y la navegacion entre España y Indias*, editado por Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez e Enriqueta Vila Vilar, 237-278. Universidad de Sevilla.
- Miranda, Claudio. 2013. "Before the Empire: Portugal and the Atlantic Trade in the Late Middle Ages". *Journal of Medieval Iberian Studies* 5 (1): 69-85.
- Moreira, Maria Cristina e Jari Eloranta. 2012. "Contracts and the Role of the State. Portuguese Military Provisions Supply System in the Early Nineteenth Century". Em *The Contractor State and Its Implications, 1559-1815*, editado por Richard Harding e Sergio Solbes Ferri, 193-215. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

- Müller, Leos. 2005. "The Dutch Entrepreneurial Networks and Sweden". Em *Trade, Diplomacy and Cultural Exchange: Continuity and change in the North Sea area and the Baltic c. 1350-1750*, editado por Hanno Brand, 58-74. Verloren.
- Müller, Leos. 2008. "Swedish Trade and Swedish Consular Services, 1700-1800". Em *A Articulação Do Sal Português Aos Circuitos Mundiais. Antigos e Novos Consumos/ The Articulation of Portuguese Salt with World-wide Routes. Past and New Consumption Trends*, editado por Inês Amorin, 161-182. IHM-UP.
- O'Brien, Patrick. 2018. "The Costs and Benefits of Mercantilist Warfare". *Financial History Review* 25 (1): 97-112.
- Ojala, Jari, Lauri Karvonen, Maria Cristina Moreira e Jari Eloranta. 2018. "Trade between Sweden and Portugal in the Eighteenth Century: Assessing the Reliability of STRO Compared to Swedish and Portuguese Sources". Em *Early Modern Shipping and Trade. Novel Approaches Using Sound Toll Registers Online*, editado por Jan Willem Veluwenkamp e Werner Scheltjens, 151-173. Brill.
- Parrott, David, 2012. *The Business of War: Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*. Cambridge University Press.
- Pedreira, Jorge. 1996. "Tratos e Contratos: Actividades, Interesses e Orientações Dos Investimentos Dos Negociantes Da Praça de Lisboa (1755-1822)". *Análise Social* 31: 355-379.
- Pereira, Edgar. 2020. "A Contractor Empire. Public-Private Partnerships and Overseas Expansion in Habsburg Portugal (1580-1640)". Dissertação de doutoramento em História Económica e Social. Leiden University.
- Pereira, Edgar. 2021. "An Instrumental Connection. Economic diplomacy, international arms trade and overseas aspirations between Portugal and Sweden, 1640-1680". *Legatio: The Journal for Renaissance and Early Modern Diplomatic Studies* 5: 105-132.
- Phillips, Carla Rahn, 2007. *Six Galleons for the King of Spain: Imperial defense in early seventeenth century*. Johns Hopkins University Press.
- Pinto, Renato Marques. 2024. *Portugal e as armas: história das armas de fogo portáteis e das indústrias militares*. Edições Colibri.
- Pires de Lima, Durval. 1942. "As Relações de Portugal Com a Suécia Durante a Restauração". Separata de *Anais Da Academia Portuguesa de História* 7 (Publicações comemorativas do duplo centenário da Fundação e Restauração de Portugal).
- Pissarra, José Virgílio. 2012. "Armamento naval". Em *História da Marinha Portuguesa. Navios, marinheiros e arte de navegar: 1500-1668*, editado por Francisco Contente Domingues, 152-177. Academia da Marinha.
- Poettering, Jorun. 2018. *Migrating Merchants: Trade, Nation, and Religion in Seventeenth-Century Hamburg and Portugal*. De Gruyter.
- Pohle, Jürgen. 2019. "«Sem Cobre e Prata Nada de Especiarias»: Notas Sobre a Importação de Metais Alemães Em Portugal No Início Do Século XVI". Em *Portugal e a Europa Nos Séculos XV e XVI*, editado por Paulo Catarino Lopes, 109-125. IEM-CHAM.
- Pourchasse, Pierrick. 2012. "Buying Supplies from Your Enemy or How the French Navy Stocked up with Products from the North in the Eighteenth Century". Em *The Contractor State and Its Implications, 1659-1815*, editado por Richard Harding e Sergio Solbes Ferri, 246-265. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Puntoni, Pedro. 2019. "A Moeda Na Restauração: Da Prática à Política Monetária Em Portugal (1640-1642)". *Análise Social* 54 (1): 34-57.
- Rau, Virgínia. 1963. "Rumos e Vicissitudes Do Comércio Do Sal Português Nos Séculos XIV a XVIII". *Revista Da Faculdade de Letras de Lisboa* 3 (7).
- Rau, Virgínia. 1984. *Estudos sobre a história do sal português*. Editorial Presença.
- Rodger, N. A. M. 2011. "From the «Military Revolution» to the «Fiscal-Naval State»". *Journal for Maritime Research* 13 (2): 119-128.
- Rodrigues, Martinho Vicente. 2001. *Santarém no tempo dos Filipes (1580-1640)*. 2ª. ed. Câmara Municipal de Santarém.

- Rogger, Philippe e André Holenstein. 2024. "Mobilising Resources for War: Early Modern Military Entrepreneurs and Their Transnational Fields of Action". Em *Officers, Entrepreneurs, Career Migrants, and Diplomats*, editado por Philippe Rogger e André Holenstein, 1-42. Brill.
- Ruiz Ibáñez, José Javier. 2005. "Bellum omnium contra omnes: Las posibilidades y contradicciones de la guerra económica por parte de la Monarquía Hispanica en la década de 1590". *Studia Historica* 27: 85-109.
- Salvador, José Gonçalves. 1981. *Os Magnatas Do Tráfico Negreiro*. Pioneira-Edusp.
- Sanz Ayán, Carmen. 1992. "Los Negociadores y Capitales Holandeses En Los Sistemas de Abastecimientos de Petrechos Navales de La Monarquía Hispanica Durante El Siglo XVII". *Hispania* LII (3): 915-945.
- Schwartz, Stuart B. 1985. *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society. Bahia, 1550-1835*. Cambridge University Press.
- Schwartz, Stuart B. 2023. "Copper Dreams and the «Hope of the North» Sweden, Portugal and Spain during the Portuguese Rebellion (1640-1668)". *Politika*. <https://www.politika.io/en/article/copper-dreams-and-the-hope-of-the-north-sweden-portugal-and-spain-during-the-portuguese>. Acesso em 14 de dezembro de 2024.
- Smith, Stefan Halikowski. 2008. "«Profits Sprout like Tropical Plants»: A Fresh Look at What Went Wrong with the Eurasian Spice Trade c. 1550-1800". *Journal of Global History* 3 (3): 389-418.
- Stradling, Richard. 2003. *The Armada of Flandres. Spanish maritime policy and European war, 1568-1668*. Cambridge University Press.
- Subrahmanyam, Sanjay. 2007. "Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640". *The American Historical Review* 112 (5): 1359-1385.
- Subrahmanyam, Sanjay. 2012. *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History*. Wiley-Blackwell.
- Subrahmanyam, Sanjay e Geoffrey Parker. 2018. "Arms and the Asian: Revisiting European Firearms and Their Place in Early Modern Asia". *Revista de Cultura* 26: 12-42.
- Swetschinski, Daniel. 1982. "An Amsterdam Jewish Merchant-Diplomat: Jerónimo Nunes Da Costa, Agent of the King of Portugal". Em *Neveh Ja'akov: Jubilee Volume Presented to Dr. Jaap Meijer on the Occasion of His Seventieth Birthday*, editado por Lea Dasberg e Jonathan N. Cohen, 3-30. Van Gorcum.
- Trápaga Monchet, Koldo. 2015. "«Resucitando La Guerra de La Mar»: Timber Supply as a Political Problem in the Court of Lisbon (1617-1622)". Em *The Management of Iberian Forest Resources in the Early Modern Shipbuilding: History and Archeology*, editado por Rosa Varela Gomes e Mário Varela Gomes, 49-55. Instituto de Arqueologia e Paleociências, Universidade Nova de Lisboa.
- Trápaga Monchet, Koldo. 2017. "El estudio de los bosques reales de Portugal a través de la legislación forestal en las dinastías Avis, Habsburgo y Braganza (ca. 1435-1650)". *Philostrato. Revista de Historia y Arte* 1: 5-27.
- Trápaga Monchet, Koldo. 2019. "No es madera para vasallos, sino del rey: las políticas forestales de los Habsburgo en Portugal (1609-1640)". *Obradoiro de Historia Moderna* 28: 105-134.
- Trápaga Monchet, Koldo. 2022. "Supplying Timber for His Majesty's Fleets: Forest Resources and Maritime Struggle in Portugal (1621-34)". Em *Heritage and the Sea. Volume 1: Maritime History and Archaeology of the Global Iberian World (15th-18th Centuries)*, editado por Ana Crespo Solana, Filipe Castro e Nigel Nayling, 215-248. Springer.
- Valladares, Rafael. 2006. *A independência de Portugal: guerra e restauração, 1640-1680*. A Esfera dos Livros.
- Van Veen, Ernst. 2000. *Decay or Defeat? An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia. 1580-1645*. Research School of Asian, African and Amerindian Studies, Universiteit Leiden.
- Veluwenkamp, Jan Willem. 2007. "Economic Relations Between Western Europe And Russia, 1600-1800". Em *Foreign Churches in St. Petersburg and Their Archives, 1703-1917*, editado por P. N. Holtrop e C. H. Slechte, 33-40. Brill.

- Veluwenkamp, Jan Willem. 2022. "Entrepreneurial behaviour and family networks in Dutch trade with Russia, 1590-1750". Em *Foreigners in Muscovy. Western Immigrants in Sixteenth- and Seventeenth-Century Russia*, editado por Simon Dreher e Wolfgang Mueller, 206-223. Routledge.
- White, Eugene N. 2004. "From Privatized to Government-Administered Tax Collection: Tax Farming in Eighteenth-Century France". *The Economic History Review* 57 (4): 636-663
- Wilson, Peter H. e Marianne Klerk. 2020. "The Business of War Untangled: Cities as Fiscal-Military Hubs in Europe (1530s-1860s)". *War in History* 3: 1-24.
- Wirta, Kaarle. 2020. "Tar Ruling the Waves: Seventeenth-Century Dutch Trade Connections with Finland". *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis* 39 (2): 42-58.
- Wirta, Kaarle e Henri Hannula. 2021. "Trade Must Go On. The Tar Trade, Nordic Rivalry, and Cross-Imperial Commercial Diplomacy, 1675-1679". *Legatio: The Journal for Renaissance and Early Modern Diplomatic Studies* 5: 53-76.