

DE SANTIAGO PARA A COSTA DA GUINÉ:
A TRANSFERÊNCIA DO CENTRO GEOGRÁFICO DOS
NEGÓCIOS E A MANUTENÇÃO DA
ÉLITE COMERCIANTE

as transacções da companhia de António Fernandes Landim e
de Francisco Dias Mendes de Brito (1629-1630)*

por
Maria Manuel Ferraz Torrão**

Os dois primeiros séculos da história económico-comercial das ilhas de Cabo Verde foram marcados por dois períodos distintos. O primeiro caracterizou-se pela supremacia da Ribeira Grande sobre todo o espaço mercantil da região, sendo os portos dos Rios da Guiné anexos comerciais de Santiago; no segundo, que se iniciou por volta da década de 60 do século XVI, em que era a Guiné, e particularmente o rio de São Domingos, o palco central das actividades mercantis, houve uma transferência dos negócios dos principais comerciantes da ilha para a terra firme fronteira ao arquipélago ¹.

A atracção de moradores para a ilha de Santiago, no século XV, efectuara-se com base numa política de concessão de privilégios na

* Este artigo é um dos trabalhos preliminares da dissertação que estamos a preparar sobre as relações comerciais entre as ilhas de Cabo Verde e costa da Guiné com as Índias de Castela. O estudo da extensão das carreiras transatlânticas de Cabo Verde e de São Tomé até às Antilhas foi iniciado por Maria Emília Madeira Santos no seu artigo *Rotas Atlânticas, o caso da carreira de São Tomé*, Série Separatas Verdes n.º 226, Lisboa, 1990 e é na sua esteira que pretendemos desenvolver esta temática.

** Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga (I. I. C. T.).

¹ Cf. *História Geral de Cabo Verde*, I e II volumes, Lisboa, 1991 - 1995.

participação, no comércio dos portos fronteiros ao arquipélago, em regime de exclusividade. Do rio Senegal até à Serra Leoa estendia-se uma área mercantil na qual só os moradores de Santiago podiam resgatar. Tendo a Coroa portuguesa optado, desde 1501, por seguir uma prática de arrendamento dos seus direitos nas ilhas de Santiago, do Fogo e mais tarde do Maio, no espaço insular foi crescendo e ganhando consistência um grupo económico forte. Este era constituído por vizinhos da Ribeira Grande, grandes armadores e os rendeiros das ilhas; nele integravam-se também alguns oficiais régios, que viam na aliança com aqueles "homens poderosos" uma forma de aumentar os seus magros ordenados.

Se durante a primeira metade do século XVI os elementos deste grupo económico, representado pela figura do *morador-armador*², eram os intermediários necessários a todos os comerciantes que pretendessem adquirir escravos dos Rios da Guiné³, as últimas décadas do século XVI trouxeram alterações profundas a esta situação. O espaço económico exclusivo dos mercadores de Santiago foi devastado por outros agentes económicos.

Se a presença de outros comerciantes europeus na costa da Guiné era uma constante, foi principalmente o estabelecimento de novas regras para os resgates nos rios da Guiné o que mais complicou a vida dos homens de Santiago. Com efeito, a Coroa portuguesa, numa tentativa de fazer face à crescente concorrência de estrangeiros na região começou a admitir que os comerciantes do Reino se imiscuissem nos resgates que até então pertenciam em exclusivo aos vizinhos da principal ilha de Cabo Verde. Nunca retirando teoricamente aos moradores de Santiago o exclusivo do comércio nos portos guineenses, e atendendo às suas súplicas, sem todavia tomar nenhuma atitude concreta, o poder central abriu os Rios da Guiné a todos os seus súbditos. Permitindo aos rendeiros comerciar com mercadorias defesas, nomeadamente com ferro, enquanto os moradores de Santiago estavam limitados a resgatarem com mercadorias "nadas e criadas" na ilha, a coroa alterava profundamente o

² Conceito desenvolvido no capítulo de Maria Emília Madeira Santos e Iva Cabral "O nascer de uma sociedade através do morador-armador" in *História Geral de Cabo Verde*, I Volume, pp. 371-409.

³ Veja-se Maria Emília Madeira Santos e Maria Manuel Ferraz Torrão, *Subsídios para a História Geral de Cabo Verde. A legitimidade da utilização de fontes escritas portuguesas através da análise de um documento do início do século XVI (Cabo Verde ponto de intercepção de dois circuitos comerciais)*, Série Separatas Verdes n° 218, Lisboa, 1989.

equilíbrio de forças interno. E como se tal não fosse suficiente, possibilitou que esses mesmos rendeiros estabelecessem parcerias comerciais com não-vizinhos de Santiago⁴. Duros golpes para os mercadores locais.

Assim, a partir das últimas décadas do século XVI, os interesses dos arrendatários do trato de Cabo Verde modificaram-se substancialmente. Entre eles e os moradores insulares já não existia qualquer espécie de vínculo mercantil. Desaparecera o grupo local formado por vizinhos e rendeiros. Cabo Verde era para os contratadores uma região cada vez mais marginal; pretendiam essencialmente o acesso directo aos mercados do litoral; ignoravam a antiga legislação, que obrigava todos os navios a irem pagar impostos alfandegários a Santiago; estabeleciam percursos directos a partir da Guiné, donde saíam de rota batida em direcção aos portos de revenda de escravos. A Ribeira Grande era substituída por Cacheu enquanto principal mercado abastecedor de negros. Todavia, a elite comercial insular manteve-se activa no tráfico. Se parte da população de Santiago se viu privada de um fácil acesso às redes comerciais internacionais, pois desacelerara-se consideravelmente o ritmo das ligações entre a ilha e o continente⁵, os grandes armadores e os "homens poderosos" interessados na exploração dos resgates tiveram capacidade para reestruturar o modelo das suas actividades. Conseguiram, assim, continuar associados a

⁴ A partir do contrato de arrendamento estabelecido com Duarte de Lião e António Gonçalves de Gusmão (c. de 1566-1574) alteraram-se substancialmente as condições estabelecidas até então. Esta situação foi claramente descrita numa carta do corregedor das ilhas o Dr. Manuel de Andrade à rainha D. Catarina: "porque a elles /contratadores/ lhe foi arrendado ho trato com condição que podese armar com os não vezinhos desta ilha e moradores nesa cidade /de Lisboa/ e em qualquer parte do Reino e dar lhe licença que armase com cousas defesas com que elles podem e com isto mandão tantos navios à Guinee que della vão a Castella e pera outras partes sem tomarem esta ilha que tem deitado a perder ho resgate de de Guinee de todo e os vezinhos não querem nem podem armar pera Guinee porque tornam a trazer a fazenda que levão porque achão os rios do resgate cheios de ferro e de mercadorias defesas". AN/TT, C.C. I - 108 - 76, de 11 de Setembro de 1567.

⁵ Nas primeiras décadas do século XVI aportavam a Santiago uma média de 14/15 navios provenientes da Costa da Guiné armados por moradores da ilha. Cf. o capítulo de Maria Manuel Ferraz Torrão "A actividade comercial externa de Cabo Verde: organização, funcionamento, evolução", in *História Geral de Cabo Verde*, I volume, pp. 258 e seguintes. No início do século XVII, 1609 e 1610, esse número baixou para metade, havendo, posteriormente, anos em que ainda foi mais diminuto esse movimento. Maria Manuel Ferraz Torrão, "Rotas comerciais, agentes económicos, meios de pagamento" in *História Geral de Cabo Verde*, II volume, pp. 37 e seguintes.

um comércio de que podiam retirar bons lucros, principalmente numa época de grande procura de escravos nas Índias de Castela.

Usufruindo da proximidade dos Rios da Guiné, que a sua instalação em Santiago lhes proporcionava, e da separação espacial do Reino, que lhes facilitava a prática de abusos dificilmente punidos, a elite comercial insular transferiu o centro dos seus negócios para a Costa. Aí, estabeleceram feitores ou simples procuradores, aliaram-se a mercadores reinóis e integraram-se em redes de agentes internacionais fixados em Lisboa, Sevilha e Cartagena, de que passaram a fazer parte de pleno direito.

Não é assim de estranhar que numa época em que Santiago tinha já um papel secundário no tráfico de escravos, 1629-1630, encontremos homens e mercadorias de Cabo Verde no centro do cenário dos negócios da companhia comercial que pretendemos analisar. A participação significativa do governador de Cabo Verde e do feitor do contratador, entre outros, no abastecimento de escravos a armações de circuitos transcontinentais, bem como a presença de algodões, panos e barafulas de Santiago enquanto mercadorias de grande aceitação nos resgates da Costa, ou ainda o investimento de capital de moradores da ilha como forma de financiar essas armações são três elementos concordantes e elucidativos da manutenção de uma mesma elite mercantil na exploração do tráfico de escravos guineenses, a despeito de se ter verificado uma alteração no centro espacial dos negócios.

A análise da companhia comercial firmada entre António Fernandes Landim e Francisco Dias Mendes de Brito permite-nos explorar os circuitos atlânticos, os quais, visto que eram habitualmente entregues a particulares, são mais difíceis de conhecer do que a grande rota da Coroa, a rota do Cabo. São negócios de iniciativa privada, em que não era necessário, nem era esse o objectivo, proceder a uma rigorosa anotação de toda a organização das *empresas*, escapando-se-nos, assim, “entre os dedos” a fácil apreensão dos vários elementos caracterizadores destes circuitos. Raramente nos surge um documento que permita seguir sequencialmente os “passos” de uma armação. As informações de que geralmente dispomos são fragmentárias, cobrindo apenas uma parte do circuito, deixando lacunas em muitos aspectos dos negócios. A apreciação da figura dos *empresários* envolvidos, entendendo-se por este conceito o indivíduo que concebe, organiza, gere e desenvolve esta actividade ⁶, a tipologia e

⁶ Michel Mollat, “L’entrepreneur et la culture de son temps” in *L’Impresa Industria Commercio Banca secc. XIII - XVIII*, Istituto Internazionale di Storia Economica ‘F. Datini’, Prato, 1991, pp. 663 e segs.

organização da *empresa*, o seu financiamento e expedientes utilizados para a tornar mais lucrativa, a sua integração na conjuntura atlântica e nomeadamente nas modificações orridas no espaço económico Cabo Verde-Costa da Guiné são algumas das pistas que pretendemos apreciar para avaliar a real importância destes pequenos grandes motores da economia atlântica.

A Fonte: a exploração de uma pista descoberta há décadas

Há anos quando efectuámos o primeiro trabalho sobre história de Cabo Verde com o apoio e em colabração com a nossa orientadora, a Investigadora Coordenadora Maria Emília Madeira Santos, foi-nos possível, através da análise de uma fonte muito completa, o *Livro da Receita da Renda das Ilhas de Cabo Verde*⁷, estudar quantitativamente todo o movimento comercial externo de Cabo Verde nos anos de 1513 a 1515⁸. A metodologia utilizada fez-nos compreender como é possível, partindo da reconstrução de séries numéricas completas interpretar outros dados fragmentários que sózinhos têm pouco ou nenhum sentido. Assim, quando agora encontramos este riquíssimo documento dispunhamos já de “utilização metodológica” para o podermos trabalhar e integrar na conjuntura atlântica, designadamente nas relações comerciais entre o complexo portuário Cabo Verde/costa da Guiné e as Índias de Castela.

Ao efectuar a selecção da documentação existente no arquivo do Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga para se proceder à elaboração do II volume da *História Geral de Cabo Verde* deparámos com um conjunto de fichas referenciando negócios de escravos realizados por comerciantes portugueses com as Índias de Castela, cujas sucintas informações expressas indiciavam que os documentos haviam sido apenas identificados. Quando fomos tentar procurar esta documentação, procedente do fundo *Convento de São Bento da Saúde* existente nos AN/TT, constatámos que a quota por que estavam referenciados fora alterada, não nos restando outra alternativa senão percorrer os vários livros deste fundo na esperança de redescobrir tal documentação. Apesar de morosa, esta tarefa revelou-se ainda mais frutífera do que esperávamos, pois além de encontrarmos os textos que procurávamos no livro 18, descobrimos num outro volume da mesma colecção um número

⁷ AN/TT, *Núcleo Antigo*, nº 757, in *História Geral Cabo Verde - Corpo Documental*, II volume, Lisboa, 1990.

⁸ Maria Emília Madeira Santos e Maria Manuel Ferraz Torrão (1989).

considerável de documentos referentes a este mesmo negócio.

Com efeito, no livro 14 estão dispersos ao longo dos 500 fólios do tomo *conhecimentos* relativos à contratação de parte da tripulação do navio que iria efectuar a viagem entre a costa da Guiné e as Índias de Castela, bem como *instrumentos de dívidas* contraídas pelo senhorio da dita nau para efectuar o seu total fornecimento em Cacheu. No verso de cada um destes *conhecimentos*, nos quais se contratavam os mareantes, ajustando-se o pagamento do seu ordenado e eventuais isenções no transporte de peças, ou no das escrituras de dívidas, surgem as desobrigações contra o seu devido pagamento, realizado em Cartagena meses depois. Contratos, dívidas e pagamentos tudo devidamente organizado, embora salteados e intercalados com recibos díspares de vendas, doações, compras e muitas outras actividades da Ordem de São Bento sem quaisquer ligações ao trato ultramarino.

Toda a documentação agrupada neste livro era designada da seguinte forma na primeira folha do tomo: *Consta de muitos recibos algumas cartas e outros papeis antigos /.../ e de nenhuma serventia*. Inscrição semelhante repete-se no livro 18 - *Todos os papeis que contem este tomo não são de importancia. Varios recibos antigos e de contia limitada. Cartas e escrita dos abades deste mosteiro e de nenhuma serventia* - com a diferença que a estas menções foi acrescentada a cor e letra diferente a seguinte inscrição: *Varios papeis pertencentes a Antonio Fernandes Landim que embarcava e tinha grandes contratos com as Indias e Cacheu*. Na realidade é neste livro que surge o núcleo central da documentação relativa a esta viagem. Para além de vários *instrumentos de dívidas* e respectivas cartas de pagamento temos igualmente o *Livro da conta da armação*. Entre os fólios 481 e 505 (com fólios em branco intrecalados) surgem criteriosamente anotadas diversas informações sobre as contas desta armação *Rendimento das peças que trouxe de Guine, Memoria dos negros que comprei em Cacheo a pagar em Indias, Memoria do que cobrey de peçoas que comigo carregarão peças, Memória dos contratos que firmey a pagar em Indias, Memoria dos contratos que firmey ao pilloto e marinheiros da nau a pagar em Indias, Memoria dos gastos que fasso nesta cidade de Cartagena per conta da armação, Memoria das peças que morrerão por conta da armação*, terminando com a contabilidade deste negócio. Seguem-se novamente outros *instrumentos de dívidas* e diversas cartas referentes a posteriores actividades comerciais do responsável por esta armação e en-

tre os fólhos 530 e 560 repete-se o texto do *Livro da conta da armação* com rectificações e acrescentos próprios de uma verificação de contas. Acertos esses que se concretizam num aumento dos fólhos referentes à contabilidade da armação e em que surge a divisão de lucros e envio de parte dos mesmos para Sevilha, inexistente no primeiro texto do livro do navio.

A integração destes papéis neste fundo afigura-se-nos enigmática. Não existem quaisquer ligações da Ordem de São Bento, nem de nenhum dos seus membros, a este negócio; o responsável pelo registo de todos os passos da armação não ingressou na Ordem, nem sequer lhe deixou qualquer património no seu testamento. Assim, provavelmente, tais documentos passaram de mãos em mãos, acabando casualmente por “entrarem” no cartório do Mosteiro de São Bento, sendo posteriormente integrados nos tais tomos “sem nenhuma serventia”. Tanto mais que se os documentos contidos no livro 18, uma vez que estão agrupados, embora sem nenhuma organização interna coerente, têm sentido pela unidade e permitem analisar o negócio em questão, os que foram reunidos no livro 14 pela sua dispersão e desconexão não têm qualquer significado se não se conhecer o núcleo central da documentação existente no livro 18.

Assim, quando a equipa de conceituados conservadores-arquivistas, dirigida pelo Almirante Teixeira da Mota, efectuou a exaustiva pesquisa e selecção de fontes manuscritas relativas à presença portuguesa na costa ocidental africana e arquipélagos de Cabo Verde e São Tomé, não deixou de anotar a referência constante no fólho inicial do actual livro 18 - *Vários papéis pertencentes a António Fernandes Landim que embarcava e tinha grandes contratos nas Índias e Cacheu*. No entanto, a inexistência de uma menção identificadora nos documentos soltos referente ao mesmo trato no actual livro 14, não lhes permitiu identificá-los nem relacioná-los.

Foram necessários muitos anos para que os nossos interesses pelas relações comerciais entre Cabo Verde e a Costa da Guiné com as Índias de Castela nos levassem a explorar uma pista encontrada pela criteriosa pesquisa de uma equipa cujos conhecimentos técnico-científicos têm sido fundamentais para a elaboração da *História Geral de Cabo Verde* e de outros trabalhos surgidos no âmbito deste mesmo projecto. Só o seu cuidado em procurar exaustivamente em todos os fundos dos AN/TT documentação referente aos objectivos em questão permitiram a elaboração deste estudo.

As alianças mercantis nos negócios ultramarinos: a companhia de António Fernandes Landim e Francisco Dias Mendes de Brito

No início do século XVII, as rotas do comércio atlântico setentrional eram exploradas por particulares. A Coroa concentrava a sua atenção na rota do Cabo, “abandonando” os outros circuitos aos interesses de uma elite de comerciantes de Lisboa, que arrendavam os tratos de Cabo Verde, de São Tomé e de Angola.

Os contratadores de Cabo Verde “colocavam no terreno” os seus feitores, distribuídos por pontos-chave dos circuitos de comercialização do trato de escravos - Santiago, Cacheu, Cartagena, Sevilha e Lisboa - não reservando, todavia, para seu uso exclusivo este espaço comercial. Permitiam a outros comerciantes que efectuassem resgates nos portos dos Rios da Guiné, aos quais cobravam os respectivos direitos alfandegários.

É neste contexto que surge o negócio que pretendemos analisar. No decurso do arrendamento de André da Fonseca (1627-1632) dois mercadores de Lisboa concertaram-se estabelecendo entre si uma companhia comercial. Este era um dos expedientes a que habitualmente recorriam os homens de negócios do Reino como forma de participarem no trato ultramarino⁹. Visto que desconhecemos os termos da constituição deste acordo comercial, bem como o montante investido na *empresa*, podemos apenas colocar a hipótese de que se tratou de uma associação entre António Fernandes Landim e Francisco Dias Mendes de Brito que seguia os princípios gerais destas ligações: ambos entravam com um determinado capital, que tanto poderia ser de igual montante como não¹⁰, um dos sócios permanecia em Lisboa - neste

⁹ Sobre o modelo de funcionamento destas associações comerciais bem com o das sociedades em comandita veja-se a comunicação de Maria Manuel Ferraz Torrão “As ilhas de Cabo Verde e o espaço comercial atlântico: participações e ligações das pequenas e médias associações comerciais”, in *Actas do IV Colóquio Internacional das Ilhas Atlânticas*, no prelo.

¹⁰ Embora habitualmente os investimentos de capital nas companhias comerciais fossem em igual proporção entre os seus membros, há circunstâncias em que cada um entra com verbas de valor distinto, reflexo de graus distintos de envolvimento nos negócios da companhia ou de diferenças económicas entre os membros da mesma associação comercial. O sócio que investia menos capital recebia uma percentagem de lucros equitativa à sua participação; noutras situações, essa diferença no investimento era suprida pelo

caso Mendes de Brito - e o outro efectuava a viagem gerindo a *empresa* - a situação de António Fernandes Landim - , partilhando os riscos e eventuais lucros ou perdas; uma vez concluído o circuito mercantil, terminado o negócio, fechavam-se as contas e desfazia-se a companhia ¹¹.

Importa agora esclarecer quem eram estes dois mercadores seiscentistas.

António Fernandes Landim, natural de Famalicão, residia desde novo em Lisboa, junto aos Remolares, freguesia da igreja de São Paulo. Filho de Gonçalo Eanes e de Maria Pires, nunca casou nem teve filhos legítimos nem naturais. Aparentemente também não tinha irmãos nem parentes próximos com quem privasse dado que nomeia como seus testamenteiros dois amigos, João Lopes, morador em Lisboa junto à Sé, e Cosmo Vieira, solicitador do Físico Real, morador nos arrabaldes da mesma cidade, deixando bem claro no seu testamento que “dezerdo todos (...) quaysquer meus parentes e quero que nhenu suseda nem erde couza alguma mynha” ¹².

Mercador de recursos medianos, dispunha na altura em que mandou lavrar o seu testamento dos seguintes bens: um navio pequeno o *Santo António*, dois contos de réis empregues em fazendas que pretendia levar para os resgates na Guiné, 200.000 réis em dinheiro, uma escrava doméstica de nome Graça, 45 peças de escravos em Cacheu em poder do escrivão da capitania, Fernão Lopes de Mesquita, e mais 5 ou 6 negros procedentes de dívidas também naquele porto da Guiné ¹³. Tais bens deveriam provir dos negócios do trato de escravos de que António Fernandes Landim era um activo participante. Efectuava ligações regulares entre Lisboa- Rios da Guiné- Cartagena- Sevilha- Lisboa. Para além da viagem comercial que pretendemos analisar, e que decorreu aproximadamente entre 1628 e 1630/1, Landim já

trabalho, isto é aquele que entrava com uma soma de capital menor era o beneficiador da armação. Casos que à excepção da cobertura dos riscos, que era comum a todos os membros, já se aproximam do modelo das sociedades em *commandita*. Cf. Maria Manuel Ferraz Torrão “As ilhas de Cabo Verde e o espaço comercial atlântico: participações e ligações das pequenas e médias associações comerciais”, in *Actas do IV Colóquio Internacional das Ilhas Atlânticas*, no prelo.

¹¹ As companhias comerciais tinham um carácter temporalmente limitado, sendo firmadas para a execução de um negócio concreto.

¹² Testamento de António Fernandes Landim, in AN/TT, *Registo Geral de Testamentos*. Livro 8, fl. 252, 21 de Novembro de 1632. Documento transcrito no apêndice documental.

¹³ *Ibidem*.

havia realizado outras deslocções¹⁴ - uma certamente pelos anos de 1623/4¹⁵ -, preparando-se, em 1632, para iniciar uma nova aventura em terras afro-americanas. De facto, quando em 21 de Novembro de 1632, Landim mandou lavrar o seu testamento afirma o seguinte: “[...] estando eu ao prezemte san e em todo o meu prefeytto yuizo emtemdimemento que Deos me deu e prestes pera me embarquar pera os Reinos de Gyne pera dahy segyr mynha vyagem a Ymdias de Castela”¹⁶. Embora com tudo preparado para partir - navio armado, 4 000 cruzados (ou seja, c. de 1 conto e 600 mil réis) em fazendas compradas para resgatar na Guiné, mais 1 000 cruzados (ou seja, c. de 400 mil réis) procurações para receber em Cacheu fazendas de terceiros¹⁷ - não sabemos se esta viagem se chegou a concretizar.

Activo mercador, António Fernandes Landim era todavia iletrado, não sabendo ler nem escrever. Disso suspeitámos desde logo, quando em todas as contratações de tripulação e escrituras de dívidas se repetia no final a seguinte frase: “Roguei a Gaspar Rodrigues que este fizeçe e asinaçe”, surgindo no final dos documentos o seguinte sinal *Ant^o _____ ffz lamdim*. Esta suspeita foi posteriormente confirmada quando num documento semelhante encontrámos esta menção: “Roguei a Pero de Carvalho que este fizese por mi por no saber escrever”¹⁸; a mesma informação é reafirmada no seu testamento, “roguei a Gaspar Pereira tabelyão das notas nesta sydade que por my o escrevesse por eeu não saber eescrever”¹⁹. Situação curiosa

¹⁴ Daí que para além dos escravos da armação que transportou na nau *Santiago* tenha levado, igualmente, “onze peças que eu trouxe por minha conta a parte que são as que eu avia dexado em guine de otra viage”. AN/TT, *Convento de São Bento da Saúde*, Livro 18, fl. 497.

¹⁵ No meio dos papéis relativos ao negócios desta companhia encontrámos um *instrumento de dívida* estabelecido entre António Fernandes Landim e António Vicente em que este dera ao primeiro 40 000 réis a serem pagos em Cartagena. Este documento, bem como o correspondente recibo datam respectivamente de Abril e de Agosto de 1623. *Ibidem*, Livro 14, fls 467 e 467v.

¹⁶ Testamento de António Fernandes Landim, in AN/TT, *Registo Geral de Testamentos*, Livro 8, fl. 250 v.

¹⁷ António Fernandes Landim tinha uma procuração de um mercador lisboeta, António Lopes Soares, para receber de Fernão Lopes de Mesquita, escrivão da capitania em Cacheu, os bens de Francisco Dias Mendes de Brito que estavam em poder daquele. AN/TT, *Convento de São Bento da Saúde*, Livro 18, fls. 513 - 517, de 22 de Setembro de 1632.

¹⁸ *Ibidem*, fl. 484.

¹⁹ Testamento de António Fernandes Landim, in AN/TT, *Registo Geral de Testamentos*, Livro 8, fl. 252v.

mas não de forma alguma invulgar, visto que a documentação da época está pejada de exemplos de mercadores de pequenas e médias fortunas e de armadores que não sabiam escrever, mas que nem por isso descuravam os seus negócios, e até de mestres de navios que não sabendo escrever recebiam a incumbência de anotar no livro da razão dos navios “as cousas tocantes a esta armação e de tudo o que nele escrever como por suas cartas e lembranças será crido (...) e a todos os seus papéis se dará inteiramente fé e crédito como escrituras públicas”²⁰.

O mesmo já não sucedia no seio de famílias tradicionais de mercadores. Nestas havia uma transmissão de informações sobre os próprios negócios familiares e era, muitas vezes, o pai o mestre de leitura, escrita e aritmética do seu filho²¹, ou então em famílias de grandes recursos eram contratados professores especificamente para esse fim. António Fernandes Landim não se integra, no entanto, neste grupo de mercadores. Parece-nos mais um “auto-didata” dos negócios, um homem só, sem ligações familiares ao comércio, que se foi imiscuindo nesta actividade económica, aumentando progressivamente ao longo das viagens os seus conhecimentos pessoais e técnicos que lhe permitiram explorar um circuito comercial e engrossar a sua fortuna.

Interessante é, sem dúvida, a distribuição dos bens no seu testamento. Legados para dotes e para missas por sua alma era tudo o que pretendia fazer da sua fazenda pessoal: 80.000 réis para entregar à Confraria de Nossa Senhora da Candelária da ilha de Tenerife, na Canárias, de que era irmão, para lhe fazerem “os ofissios dos mortos que costumam fazer aos irmãos”²² e 100.000 réis de dote a uma moça, provavelmente filha de um seu amigo, Belchior Gonçalves Fevereiro e de Maria Rebelo; o remanescente seria dividido em três partes, uma para pagar 200.000 réis aos testamentários pelo seu trabalho, 50.000 ou 60.000 réis para o casamento e dote de uma orfã honrada e para missas em “altares privilegiados” da Misericórdia de Lisboa por sua alma, outra parte para a Confraria das Almas do mosteiro de

²⁰ Instrumento de Companhia entre Fernão Soares Ribeiro, Baltazar Lopes de Setúbal e Gaspar Lopes de Setúbal, in AN/TT, *Cartório Notarial 1*, Lº 1605 Maio 2 - Dezembro 12, fl. 131 -132, 24 de Novembro de 1605.

²¹ Como nos diz Michel Mollat “Le père apprend à son fils à se faire l’artisan de son propre destin (*faber fortunae*) (1991), p. 667.

²² Testamento de António Fernandes Landim, in AN/TT, *Registo Geral de Testamento*, Livro 8, fl. 251.

São Domingos de Lisboa, e a última parte à Confraria de Nossa Senhora do Rosário, do mesmo mosteiro, para ser aplicada em missas por sua alma “pera sempre as que couberem no rendimento do dytto juro ou as que parecer aos frades do dytto mosteiro que o comprarão (*sic*) e dyrão as myssas”²³. Tal doação não deixa de ser muito curiosa se atendermos a que a Confraria de Nossa Senhora do Rosário era a dos homens pretos e escravos de Lisboa²⁴. Um homem que fizera fortuna no tráfico de escravos procurava provavelmente remir os seus pecados e culpas conscientes e inconscientes pela intercessão desta confraria. Circunstância muitíssimo peculiar e igualmente interessante, como aliás é a figura de António Fernandes Landim.

As ligações deste comerciante com Francisco Dias Mendes de Brito representam para nós um hiato documental. Sabemos simplesmente que foram sócios na dita companhia. Uniam-nos relações de simpatia, de amizade, de convivência profissional, ou meramente circunstanciais? São questões sem resposta. Se é possível fazer extrapolações de casos, as análises que já efectuámos sobre outras associações comerciais induzem-nos a pensar que entre estes dois sócios teriam de existir, no mínimo, sólidas relações de confiança mútua, elemento fundamental para compreendermos a mentalidade subjacente a estes negócios. Com efeito, quando um sócio entregava a outro capital tinha necessariamente de ter confiança nele. O dinheiro, apesar de ser pertença *in solidum* dos vários membros da companhia, era depositado na mão de um único sócio, o qual se deslocava para outras áreas geográficas afastadas da alçada directa dos seus pares, gerindo a seu entender os bens comuns.

Se Landim era um homem sem relações familiares no meio mercantil, o mesmo não sucedia com Francisco Dias Mendes de Brito. Descendente de uma família de mercadores cristãos-novos com fortes ligações ao comércio de escravos, Francisco Dias era natural de Trancoso e vivia em Lisboa desde os 25 anos, no Poço do Borratém. Na época em que se concertou com Landim

²³ *Ibidem*, fl. 251 v.

²⁴ Segundo o Padre António Brásio, em 1496 já existia em Lisboa a Confraria de Nossa Senhora do Rosário fundada no Mosteiro de São Domingos e “exercia uma acção corporativista de eficiente alcance social e cristão” velando pela situação dos indivíduos de raça negra. “A influência proteccionista da confraria, como tal, acentuou-se em todos os sectores. Os vexames feitos ao preto encontravam nela protesto desvelado como intermerato, perante os poderes públicos, contra os abusos dos particulares, como dos próprios funcionários do Estado, quando arbitrários”. António Brásio, *Os Pretos em Portugal*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1944, p. 73 e segs.

teria cerca de 50 anos e era viúvo de Beatriz Pereira, cristã-nova²⁵, prima de Duarte Dias Henriques, também este contratador de escravos²⁶. A família Mendes de Brito tinha intensas relações comerciais concretizadas por laços conjugais com outras influentes famílias de mercadores cristãos-novos, nomeadamente os Fernandes de Elvas²⁷.

Sabendo ler, escrever e contar, o sócio de António Fernandes Landim era um representante do tipo de mercadores que referenciámos como um modelo perfeitamente distinto do de Landim. A sua ligação pessoal e familiar à “Lei de Moisés” levou a que, a par do término da sua companhia com António Fernandes, fosse preso pela Inquisição em Novembro de 1630²⁸. Acusado por se ter “apartado da nossa santa fee catholica e se passou à crença da ley de Moysés tendo-a ainda agora por boa e verdadeyra esperando-se salvarse nella e não na Fé de Christo noso senhor”²⁹ era-lhe apontado o facto de guardar os sábados de trabalho, vestindo neles camisas lavadas e melhores vestidos, jejuar às segundas e quintas sem comer nem beber senão à noite, não comer porco, lebre, coelho ou peixe sem escamas, nem acreditar no sacramentos que só praticava “por comprimento do mundo”³⁰. O ano de 1630 foi destruidor para a família Mendes de Brito. Sucederam-se a um ritmo galopante as prisões de vários membros da família: irmãos, sobrinhos, primos.

Os bens de Francisco Dias Mendes de Brito foram confiscados para a Câmara Real, dos quais constavam inclusivamente escravos que haviam ficado na Guiné, quer de negócios particulares de Mendes de Brito - 40 escravos e 311 barafulas que foram “arrematados por dívida” ao mercador lisboeta António Lopes Soares³¹ - quer procedidos das transacções da sua companhia

²⁵ Processo de Francisco Dias Mendes de Brito, cristão-novo, mercador, natural de Trancoso, morador nesta cidade, prezo nos carceres da Inquisição dela, in AN/TT, *Inquisição de Lisboa*, Processo 7703.

²⁶ José Salvador Gonçalves, *Os Magnatas do Tráfico Negreiro*, São Paulo, 1981, p.206.

²⁷ Idem, *Ibidem*.

²⁸ Processo de Francisco Dias Mendes de Brito (...), in AN/TT, *Inquisição de Lisboa*, Processo 7703.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ Carta régia ao capitão de Cacheu, Francisco Sodrê Pereira, para que este mande que Fernão Lopes de Mesquita, escrivão da capitania, entregue a António Fernandes Landim, procurador de António Lopes Soares os escravos e barafulas que tem em seu poder, confiscados a Francisco Dias Mendes de Brito. AN/TT, *Convento de São Bento da Saúde*, Livro 18, fls. 513 - 517, de 22 de Setembro de 1632.

com Landim³². Tendo terminado por confessar as suas culpas na Mesa do Santo Ofício, mandado ao Cárcere da Penitencia para ser instruído nas cousas da fé, em Março de 1632, Francisco Dias Mendes de Brito acabou por ser solto sob fiança por estar muito doente, falecendo de seguida.

Ignoramos se Landim e Mendes de Brito se reencontraram após a saída deste dos Cárceres da Inquisição. Não podemos, todavia, deixar de salientar o interesse desta aliança comercial entre um mercador cristão-novo, representante paradigmático da elite comerciante lisboeta com um mercador de recursos provavelmente mais limitados, mas que o *know-how* dos negócios ultramarinos e a disponibilidade tornavam num excelente companheiro comercial.

Navegando pelo Atlântico Tropical

Nesta aliança comercial entre os dois mercadores de Lisboa havia um bem comum: o navio que efectuaria a viagem de resgate, a nau *Santiago*, nome bastante comum nas embarcações nos séculos XVI³³ e XVII. Pertencendo metade a António Fernandes Landim, um terço a Francisco Dias Mendes de Brito e um sexto ao mestre da embarcação, Luis Afonso Maio, o navio deveria ser de dimensões consideráveis se atendermos quer ao número de tripulantes, quer à quantidade de escravos transportados entre as duas costas do Atlântico. Desconhecemos, no entanto, a tonelagem exacta do navio que como de costume nos documentos da época não está expressa nos textos³⁴.

A preparação da viagem da nau *Santiago*, de que António Fernandes Landim era capitão, senhorio e armador, iniciou-se em Maio de 1627. Nesta

³² Em Cacheu havia ficado 15 escravos da companhia, 1/2 dos quais pertenciam ao fisco estando nas mão de Fernão Lopes de Mesquita. Carta régia ao capitão de Cacheu, Francisco Sodré Pereira, para que Fernão Lopes de Mesquita entregue os ditos negros a António Fernandes Landim “pera este os navegar com os seus pera aqui dar conta deles quando vier”. *Ibidem*, fls. 561 - 564, de 22 de Setembro de 1632.

³³ Cf. Avelino Teixeira da Mota, *A viagem do navio Santiago à Serra Leoa e Rio de São Domingos em 1526*, Série Separatas Verdes nº LIII, Lisboa, 1969.

³⁴ Sobre os problemas que a omissão documental da tonelagem dos navios coloca veja-se Leonor Freire Costa, “O transporte marítimo no Atlântico nos séculos XVI e XVII: contributo para um estudo de rentabilidade” in *Actas do IV Colóquio Internacional das Ilhas Atlânticas*, no prelo.

data, em Lisboa, Fernades Landim, entregava-se já à compra de mercadorias para trocar por escravos na Guiné, comprando juntamente com Duarte Lopes Rosa 20 corjos ³⁵ de fofolis ³⁶ ao comerciante lisboeta Fernão Manuel ³⁷. Não sabemos a data exacta da saída do Reino desta nau, mas o itinerário da viagem é facilmente estabelecido. De facto, apesar de não termos quaisquer elementos sobre a navegação da nau *Santiago*, as menções a locais e factos que foram anotados por terem relevância para a prestação de contas permitem-nos traçar uma sequência da viagem.

O primeiro ponto de paragem foi a ilha de Tenerife nas Canárias, onde aliás António Fernades Landim tinha provavelmente relações pessoais, visto que era membro da Confraria de Nossa Senhora da Candelária. Aí embarcou 411 barras de ferro, mercadoria muito estimada para as trocas nos Rios da Guiné e recebeu, igualmente, 25 699 reis em dinheiro, um avanço de capital pertencente a Mendes Brito que facilitaria os negócios em Cacheu, mas de que Landim teria de “pagar juros” de cerca de 60% ³⁸.

De Tenerife o navio rumou a Cacheu onde chegou em data que desconhecemos e donde saíu para Cartagena nos primeiros dias de Maio de 1629. Ao longo da sua estada na Guiné procedeu-se ao aprovisionamento da nau. Compraram-se algodões, panos e barafulas de Santiago, mais barras de ferro para se venderem e comprarem os escravos tão necessários nas Índias de Castela. Também em Cacheu se ajustou parte da tripulação que seguiria no navio para a América. Com efeito, entre 30 de Abril e 2 de Maio de 1629 António Fernades Landim contratou o piloto, 7 marinheiros, 2 grumetes, 1 mestre de negros e um ajudante para este. Estes homens completavam a tripulação que já vinha de Lisboa constituída pelo mestre e co-senhorio do navio, 6 marinheiros, 2 grumetes e 1 tanoeiro³⁹. Se a esta companhia de 22 indivíduos juntarmos o armador, António Fernades Landim,

³⁵ Corjo ou corja era um número de 20 peças da mesma sorte. António Morais da Silva, *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, 10ª ed., Lisboa, 1949-1959, vol. 3, pp. 556/7.

³⁶ Fofoli era um tecido indiano de algodão pintado ou estampado em quadradinhos. António Morais da Silva, (1949-1959), vol. 5, p. 253.

³⁷ AN/TT, *Convento de São Bento da Saúde*, Livro 18, fl.526.

³⁸ *Ibidem*, fl. 547.

³⁹ Tanoeiro era o artifice que fabricava ou reparava pipas, toneis, dornas ou objectos análogos. António Morais da Silva, (1949-1959), vol. 10, p. 644.

o seu escrivão, o barbeiro ⁴⁰ e 2 passageiros ⁴¹, que entraram na Guiné, Diogo Mendes e António Vicente, temos um total de 27 pessoas a bordo, exceptuando os escravos que o navio também transportaria.

Gente a Bordo					
Tripulação vinda de Lisboa			Tripulação contratada em Cacheu		
Nome	Categoria	Ordenado (reis)	Nome	Categoria	Ordenado (reis)
Antº F. Landim	Armador Capitão		Inácio Figueiroa	Piloto	200 000 6 peças
Gaspar Rodrigues	Escrivão		António Rodrigues	Marinheiro	30 000 1 peça
Luís Afonso Maio	Mestre		João Fernandes	Marinheiro	30 000 1 peça
Diogo Fernandes	Marinheiro	30 000 1 peça	Francisco Dias	Marinheiro	30 000 1 peça
Francisco António	Marinheiro	30 000 1 peça	António Dias	Marinheiro	40 000
Franc. Rodrigues	Marinheiro	30 000 1 peça	José Luís	Marinheiro	40 000
João F. Golegam	Marinheiro	30 000 1 peça	Fr. Luís Moreno	Marinheiro	40 000
(...) Flores	Marinheiro	30 000 1 peça	João Gonçalves	Marinheiro	30 000
João Ávila	Marinheiro	40 000	António Martins	Mestre de negros	80 000
Domingos Vieira	Grumete	25 000	Domingos Dias	Aj.mestre de negros	45 000 1 1/2 peça
Brás Rodrigues	Grumete	20 000 1/2 peça	Manuel Gomes	Grumete	20 000 1 peça
	Tanoeiro	10 000		Grumete	5 000

Este acréscimo da tripulação em Cacheu, em cerca de 55%, é extremamente interessante quando analisado na conjuntura e móbil geral da viagem. De Lisboa a Cacheu não era, provavelmente, necessário uma tripulação

⁴⁰ Embora desconheçamos o documento da contratação do barbeiro, Miguel Lopes, sabemos que este prestou serviço à armação desde a Guiné, no mar e também em Cartagena, dos quais foi pago nesta última cidade por 240 pesos. AN/TT, *Convento de São Bento da Saúde*, Livro 18, fl.497.

⁴¹ Temos uma referência ao eventual embarque de um outro passageiro, Manuel Mendes Carneiro, mas que não conseguimos confirmar, pelo que julgamos que não se chegou a efectuar. *Ibidem*, fls. 464-465v.

muito numerosa, pois o percurso era já bastante conhecido e de duração curta - cerca de 15 dias sem paragem nas Canárias - podendo mesmo ser efectuado sem piloto, cujas funções eram desempenhadas pelo mestre. Todavia, a travessia do Atlântico colocava já outros problemas técnicos - e daí a contratação de um piloto mais 7 marinheiros e 2 grumetes - bem como a carga a transportar exigia mais gente a bordo e alguns deles mesmo especializados, é o caso do mestre de escravos e do seu ajudante, cujas funções se prendiam exactamente com a necessidade específica de cuidar da “mercadoria humana” a bordo. Uma tripulação adaptada às circunstâncias.

O piloto era, sem dúvida, a figura mais destacada no conjunto da tripulação. Com um ordenado de 200 mil réis e podendo transportar a bordo 6 peças de escravos isentas do pagamento de fretes, direitos e avarias, foi o único tripulante cuja contratação foi feita simultaneamente por António Fernandes Landim e Luís Afonso Maio⁴². Nos restantes casos, apenas Landim se encarregava de estabelecer os contratos com os marinheiros. As cláusulas contratuais eram semelhantes nos acordos estabelecidos com os mareantes: Landim concertava-se com o indivíduo em questão para este ir na sua nau para as Índias “fazendo o ofício de marinheiro”, dando-lhe pelo seu trabalho 40 mil réis ou 30 mil réis mais uma peça isenta do pagamento de fretes e direitos⁴³. Ou seja, os marinheiros recebiam 1/5 do ordenado do piloto. No caso dos grumetes, o montante do soldo oscilava entre os 25 mil réis e os 15 mil réis, com ou sem peças forras conforme os casos⁴⁴, 1/2 do que recebiam os marinheiros. O mestre dos negros e o seu ajudante, em virtude da especialização e das responsabilidades inerentes aos seus cargos, recebiam respectivamente 80 mil e 45 mil réis, mais, neste último caso, 1 peça e meia forra de direitos⁴⁵.

⁴² *Ibidem*, Livro 14, fl. 106, de 2 de Maio de 1629.

⁴³ Contratação de António Dias, *Ibidem*, fl. 84, de 2 de Maio de 1629; contratação de Francisco Dias, *Ibidem*, fl. 104, de 30 de Abril de 1632; contratação de João Fernandes, *Ibidem*, fl. 112, de 2 de Maio de 1629; contratação de José Luís, *Ibidem*, fl. 481, de 2 de Maio de 1629; contratação de José Luís Moreno, *Ibidem*, fl. 499, de 3 de Maio de 1629; contratação de João Gonçalves, *Ibidem*, fl. 500, de 30 de Abril de 1629; contratação de António Rodrigues, *Ibidem*, Livro 18, fl. 479, de 2 de Abril de 1629.

⁴⁴ *Ibidem*, fl. 494.

⁴⁵ Contratação de António Martins, mestre de negros, *Ibidem*, Livro 14, fl. 403, de 2 de Maio de 1629; contratação de Domingos Dias, marinheiro e ajudante de mestre de negros, *Ibidem*, fl. 406, de 2 de Maio de 1629.

O pagamento de todos estes soldos da tripulação efectuar-se-ia em Cartagena, 15 dias após a chegada da nau, ou antes caso houvesse “registos de S.M.”, isto é saídas da frota do rei para Sevilha, os designados galeões da prata” António Fernandes Landim cumpriu estes compromissos dentro de uma margem temporal aceitável. Entre 12 de Julho e 1 de Agosto de 1629, ou seja entre 15 dias a 1 mês após a chegada da nau *Santiago* a Cartagena, todos os mareantes receberam os seus soldos em pesos, moeda local das Índias de Castela e que equivalia a 320 réis.

Um mês e meio após a saída de Cacheu, quando António Fernandes Landim e o seu navio aportaram a Cartagena, em 25 de Junho de 1629, iniciava-se uma nova etapa da viagem e do negócio da nau *Santiago*. Era necessário vender os escravos, pagar à tripulação, saldar dívidas, fechar as contas, avaliar os lucros e dividi-los. Arranjaram-se casas onde instalar os negros, repartidos entre pousadas alugadas pelo armador, a casa de João Rodrigues Mesas, procurador em Cartagena do contratador de Cabo Verde e a de um tal Anjo, compraram-se alimentos para esses mesmos escravos, contratou-se um cirurgião para com os seus unguentos curar os negros doentes, bem como outro indivíduo para os visitar.

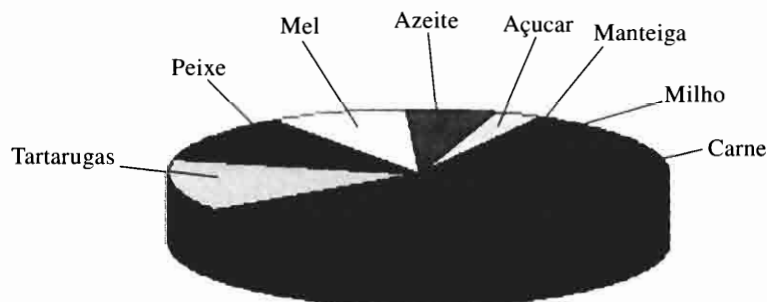
Carne, tartaruga e peixe eram a base de alimentação diariamente comprada pelo armador. Entre 25 de Junho e 17 de Agosto de 1629, ou seja entre o dia em que a nau chegou a Cartagena e o dia em que provavelmente se concluiu a venda dos negros, todos os dias se efectuou a aquisição de um destes géneros alimentares. A compra de carne, habitualmente 11 ou 12 arrobas, era a mais comum, tendo-se comprado um total de 442 arrobas, 6630 quilos; carne de tartaruga foi um alimento consumido 9 vezes durante este período, tendo Landim adquirido 11 tartarugas; o peixe era comprado semanalmente - compras a 6, 13/14, 21, 28 de Julho, 4 e 12 de Agosto - provavelmente sextas-feiras ou dias de preceito. Não deixa de ser muito interessante notar este facto que demonstra por parte do armador um perfeito cumprimento das normas religiosas da época, e uma integração profunda na mentalidade e no comportamento representativo da sociedade num dado momento. 6 botijas de mel, 4 de azeite, 2 de manteiga, 2 arrobas de açúcar e umas insignificantes fanegas ⁴⁶ de milho (provavelmente maís),

⁴⁶ Fanega, o mesmo que fanga, medida de 4 alqueires. António Morais da Silva, (1949-1959), vol. 5, p. 54.

completavam o regime alimentar. Lenha adquiria-se para a confecção dos alimentos.

Vejam a incidência percentual das compras de cada um dos produtos em função do seu número de referências:

A carne era barata (1/2 peso por arroba), a manteiga e o azeite equiparavam-se no preço (2 pesos e meio e 3 pesos, respectivamente); o mel e o açúcar eram caros mas mais acessíveis (3 pesos por botija e 6 pesos por arroba, respectivamente) - 1 arroba de açúcar era só 12 vezes mais cara do que 1 de carne; as tartarugas podendo parecer caras, o preço oscilava entre os 7 e os 11 pesos por unidade, serviam de repasto para vários dias.



Se a partir de 17 de Agosto não se registaram mais compras de alimentos e aparentemente os negros já haviam sido todos vendidos, António Fernandes Landim continua nos meses seguintes a saldar as suas dívidas. A tripulação recebeu os seus pagamentos entre 12 de Julho e 1 de Agosto de 1629, e entre Setembro e Novembro o armador cumpre os compromissos que lhe faltavam, pagando o que devia a quem lhe havia emprestado dinheiro para terminar o aprovisionamento da sua nau na Guiné ⁴⁷.

A nau *Santiago*, por seu turno, foi vendida em Cartagena por 1 330 pesos, cerca de 425 600 reis, e o montante dividido entre os seus proprietários em função da parcela que detinham. Percurso sem regresso ao Reino para a

⁴⁷ No texto destes *instrumentos de dívidas* esclarece-se, mesmo, que o dinheiro em dívida era para “fornecimento da armação e saneamento dos direitos reais”, ou seja para o total cumprimento do número de escravos de que António Fernandes Landim tinha registo para introduzir nas Índias de Castela.

embarcação, situação aliás relativamente comum neste tipo de negócios ⁴⁸.

Tendo enviado a Lisboa, via Sevilha, os lucros da *empresa* da parte de Francisco Dias Mendes de Brito, António Fernandes regressou provavelmente ao Reino no decurso de 1630 ou início de 1631. Em 1632 estava de novo pronto para repetir de novo o mesmo circuito comercial.

A Estratégia Comercial do Negócio: Mercadorias e Créditos

O principal objectivo deste negócio era o tráfico de escravos. Tendo partido de Lisboa para comprar escravos nos rios da Guiné e os transportar até Cartagena “pera donde tenho registo de Sua Magestade”, a nau *Santiago* era um dos muitos *navios de registo* de particulares que, por um lado tinha permissão do contratador de Cabo Verde para se abastecer de escravos em Cacheu, mediante o pagamento dos respectivos direitos, e por outro obtivera a anuência da Casa da Contratação de Sevilha para introduzir nas Índias de Castela um montante de negros pré-determinado num registo estabelecido e controlado pelos oficiais da dita Casa.

Eram praticamente inexistentes a bordo mercadorias trazidas de Lisboa para serem vendidas em Cacheu. Apenas temos menções aos ditos 20 corjos de fofolis e ás 411 barras de ferros recebidas nas Canárias, umas insignificâncias para um negócio deste volume. Certo é que uma vez chegado àquela povoação africana, António Fernandes Landim iniciou uma série de compras de produtos locais, nomeadamente algodão, panos e barafulas da ilha de Santiago de Cabo Verde, bem como ferro comprado aos comerciantes

⁴⁸ Em vários contratos estabelecidos entre comerciantes portugueses que efectuavam este mesmo percurso é claramente definido nas cláusulas contratuais que o navio seria vendido após a venda dos escravos em Cartagena. Veja-se, a título de exemplo os acordos firmados entre os irmãos António Correia Gusmão e Manuel Fernandes Correa, ou da companhia entre Diogo Nunes Caldeira, Diogo Henriques e Diogo Lopes, em que se declara “que elle Diogo Lopes vendera o dito navio [...] que chegar a dita cidade de Cartagena”, ou ainda da companhia entre Fernão Soares Ribeiro e os irmãos Lopes de Setúbal onde também se estabelecia que uma vez chegado a Cartagena o navio *São Pedro* seria vendido. Cf. respectivamente AN/TT, *Cartório Notarial* 1, L^o 1588 Setembro 5 - Outubro 14, fls 83-84v, de 30 de Setembro de 1588; AN/TT, *Cartório Notarial* 11, L^o 1592 Dezembro 4 - 1593 Março 16, fls. 39-40, de 29 de Dezembro de 1593; AN/TT *Cartório Notarial* 1, L^o 1605 Maio 2 - Dezembro 17, fls. 132-132v, de 24 de Novembro de 1605.

estantes da povoação, para em troca adquirir os escravos negros.

A presença na Costa de mercadorias originárias de Santiago é sintomática do fenómeno que pretendemos esclarecer neste trabalho, a substituição do espaço geográfico dos negócios pela transferência dos interesses da elite mercantil de Santiago para os Rios da Guiné. No século XVI, o movimento comercial processava-se de forma distinta. De Santiago transportavam-se igualmente para a Costa algodão, e mais tarde, em virtude da introdução e desenvolvimento da tecelagem nas ilhas, panos e barafulas⁴⁹; com estes compravam-se escravos transportados nos navios de moradores para a ilha donde eram reexportados para a Península Ibérica ou para as Índias de Castela. Agora cortava-se um passo do circuito: continuavam a vir mercadorias de Santiago para a Guiné para se adquirirem escravos, mas a sua compra e exportação era feita directamente na terra firme. Santiago era, pois uma área marginal dos circuitos comerciais de escravos, embora as mercadorias produzidas e fabricadas neste espaço insular continuassem a ter grande aceitação nos mercados dos Rios.

Uma estratégia comercial invulgar foi utilizada na exploração deste circuito comercial. Não se assiste à habitual venda de mercadorias de origem europeia (fazendas e utensilagem diversa) ou de vinho das Canárias. Landim aporta a Cacheu com um navio de uma considerável dimensão praticamente vazio, mas pronto a receber escravos cuja compra seria efectuada por meio de interessante expediente comercial: contratos a pagar em Índias.

No mês de Abril e início de Maio assistiu-se a um intenso estabelecimento de *instrumentos de dívidas* efectuadas entre António Fernandes Landim e a comunidade comerciante estabelecida em Cacheu, muitos dos quais eram moradores em Santiago ou com eles tinham relações comerciais.

Tanto mais que os 2 principais parceiros de Landim neste expediente estavam intimamente ligados ao espaço insular; eram eles João Pereira Corte Real governador das ilhas (1627-1630) e Sebastião Fernandes Casão, feitor do contratador André da Fonseca. Francisco

⁴⁹ António Carreira, *Panaria Cabo-Verdiano Guineense*, Lisboa, Instituto Cabo-Verdiano do Livro, 1983.

Sodré Pereira capitão de Cacheu, Fernão Lopes de Mesquita, escrivão da capitania de Cacheu, Ambrósio Dias, procurador do governador Corte Real, Manuel de Andrade e praticamente todos os membros da tripulação contratada na Guiné foram intrevenientes na armação de António Fernandes Landim por intermédio deste processo.

Landim contraía dividas com estes indivíduos num montante determinado (em mercadorias, em escravos ou em dinheiro contado) para efectuar as compras dos negros necessários para o “fornecimento da nau e saneamento dos direitos reais”, ou seja da dita quantia pré-estabelecida pela Casa da Contratação de Sevilha de escravos que o comerciante lisboeta podia introduzir nas Índias de Castela. Uma vez chegado a Cartagena, o armador deveria pagar a dívida num espaço de tempo entre os 15 dias a 1 mês - ou antes caso entretanto houvesse envio de remessas para Sevilha - ao próprio credor ou a um seu procurador designado para o efeito.

O montante do crédito seguia na nau a risco de fogo, mar e corsários por conta do credor e de vida dos negros por conta do devedor, António Fernandes Landim. Se os escravos em que o dinheiro era empregue morressem Landim deveria suportar a perda, se a nau fosse alvo de algum acidente natural ou de ataque de corsários o risco seria suportado pelo dono do capital.

Estes eram os tão controversos empréstimos ou créditos a risco. Este expediente era um meio de satisfazer as exigências de apetrechamento do navio pela concessão de capitais necessários ao armador, uma forma de financiamento da armação. A penumbra que envolve estes negócios, pela necessidade de esconder tudo o que fosse empréstimo, dificulta um real aprofundamento desta interessante problemática ⁵⁰.

Questões como a real forma de reembolso deste dinheiro e taxa de juro cobrada são enigmáticas ⁵¹, não se registando nada mais do que uma

⁵⁰ O crédito a risco como meio de satisfazer as exigências de apetrechamento dos navios nas diversas carreiras atlânticas, nomeadamente para o Brasil tem sido estudado por Leonor Freire Costa. Veja-se a comunicação “O transporte marítimo no Atlântico nos séculos XVI e XVII: contributo para um estudo de rentabilidade” in *Actas do IV Colóquio Internacional das Ilhas Atlânticas*, no prelo.

⁵¹ “No avanço deste dinheiro a risco, surge o termo “empréstimo”, insinuando-se a sua forma gratuita. Em princípio, o que está indicado respeita ao principal e, por regra, omite-se o juro.” Leonor Freire Costa, “O transporte marítimo no Atlântico nos séculos XVI e XVII: contributo para um estudo de rentabilidade” in *Actas do IV Colóquio Internacional das Ilhas Atlânticas*, no prelo.

transferência de um mesmo montante de Cacheu para Cartagena, visto que o pagamento efectuado nas Índias de Castela era precisamente da mesma quantia que fora emprestada na Guiné. Seria simplesmente uma forma de transferir dinheiro de um local para outro onde se pretendia dispôr de liquidez para participar nos negócios locais, correndo cada um dos intervenientes (credor/devedor) somente o risco numa parte de tal movimentação de capitais? Uma parceria de mútuo interesse entre um armador que necessitava de financiamento para a compra dos escravos e que obtinha dos comerciantes locais essa liquidez de mercadorias e dinheiro a troco do transporte de capital investido em negros, sendo o risco do negócio suportado em partes justas. Tal hipótese afigura-se-nos perfeitamente aceitável se atendermos ao facto de que os indivíduos que financiam a armação de Landim ou tinham fortes ligações pessoais e comerciais às Índias (caso de João Pereira Corte Real e do feitor de André da Fonseca) ou visto que para aí se deslocavam, caso dos tripulantes, era uma forma de passarem a dispôr de capital em terras americanas. Este era, na maior parte das vezes, transferido para Sevilha e daqui para Lisboa. Deste modo, os comerciantes estabelecidos em Cacheu participavam no tráfico de escravos com as Índias de Castela, e deslocavam para a Península Ibérica os lucros que com este auferiam.

António Fernandes Landim, por seu turno, também nada tinha a perder com a adopção destes créditos a risco. Comprava os escravos “para cumprir o seu registo” sem investimentos anteriores no Reino; pagava os compromissos assumidos em Cartagena após a venda dos escravos, correndo um risco que seria sempre o seu, o da vida dos negros. O prazo de 15 a 30 dias raramente foi respeitado por Landim; em Setembro, Outubro e Novembro ainda os credores davam *cartas de pago* ao armador.

A concessão destes empréstimos e seu respectivo pagamento envolvia muitas vezes uma multiplicidade de agentes económicos. Se existem casos em que o indivíduo que concede a verba e o que a recebe em Cartagena eram uma mesma pessoa - caso dos tripulantes - noutros financiamentos esta identificação já não se regista. Um emprestava, outro recebia e o capital era, por vezes, pertença de um terceiro elemento participante indirecto neste jogo de trocas.

Muitos dos que concediam crédito nomeavam um ou mais recebedores em terras americanas que, na sua ausência, se encarregariam da dita cobrança. António Nunes Gramaxo era um paradigmático

representante desta função. Foi ele que em 24 de Outubro de 1629 recebeu na cidade de Cartagena da mão de António Landim mais de 6 contos de reis em dinheiro pertencente a terceiros que em Cacheu o havia sido emprestado ao armador⁵², bem como a totalidade do capital das dívidas entre Landim e o governador João Pereira Corte Real, que ascendiam aproximadamente a 4 637 mil reis⁵³. Gramaxo recebeu, assim, um total de cerca de 10 552 450 reis. Atendendo a que a globalidade dos contratos contraídos “a pagar em Índias” ascendia a 13 724 936 reis, ou seja só não recebeu 22% da totalidade deste movimento de capitais, provavelmente o dinheiro dos débitos de membros da tripulação ou de outras pessoas que também estivessem nas Índias de Castela.

Este processo de transferência de verbas complicava-se ainda mais pois, muitas vezes, entravam no jogo “dinheiro alheios”. Isto é, o capital emprestado não pertencia ao indivíduo que contraía a dívida, mas a um terceiro com quem aquele tinha relações comerciais. Por exemplo, os 50 000 réis que Pedro de Castro deu a António Fernandes Landim para “pagar em Índias”, pertenciam a um vizinho de Sevilha, Simão Dias, procedentes de uma encomenda que Pedro de Castro lhe mandara⁵⁴.

Assim temos, para além deste caso, os seguintes “jogos com dinheiros alheios”:

Credor	Montante	Pertença	Procedido
Luís Afonso Maio ⁵⁵	148 400	Domingos Antunes estante em Santiago	
Simão R. Preto ⁵⁶	46 000	António Vicente	Dívida
Sebastião F. Cação ⁵⁷	80 000	Gracia de Caseres moradora em Lisboa	
Sebastião F. Cação ⁵⁸	73 200	António da Fonseca morador em Lisboa	

⁵² O crédito a risco como meio de satisfazer as exigências de apetrechamento dos navios nas diversas carreiras atlânticas, nomeadamente para o Brasil tem sido estudado por Leonor Costa Freire. Veja-se a comunicação “O transporte marítimo no Atlântico nos séculos XVI e XVII: contributo para um estudo de rentabilidade” in *Actas do IV Colóquio Internacional das Ilhas Atlânticas*, no prelo.

⁵³ *Ibidem*, fls. 518-519v, 24 de Outubro de 1629.

⁵⁴ *Ibidem*, Livro 14, fl. 404, de 11 de Abril de 1629.

Sebastião F. Cação ⁵⁹	134 300	Luís da Fonseca morador em Lisboa	
Sebastião F. Cação ⁶⁰	141 930	Duarte Lopes Rosa morador em Lisboa	Encomenda
Inácio Figueiroa ⁶¹	37 000	Manuel Andrade residente em Cacheu	Dívida
Manuel M. Carneiro ⁶²	20 350	Paulo Gomes, o Moço morador em Santiago	
Simão R. Correia ⁶³	99 300	António V. Henriques morador em Lisboa	Negócios

Danças de capitais entre homens com participação e interesses comuns no tráfico de escravos que tinha Lisboa, Santiago, Cacheu, Cartagena e Sevilha como pontos do circuito. Utilizavam este e outros expedientes para facilitar transferências de dinheiros de dívidas, encomendas ou negócios comuns, em que um representava o outro, numa época em que a dificuldade e a morosidade nas comunicações legitimavam todas as manobras que as pudessem desembaraçar.

Toda esta circulação financeira prendia-se com o tráfico de escravos, principal fonte de rendimento deste circuito comercial.

António Fernandes Landim ao aportar em Cacheu com a sua nau pretendia “enchê-la” de negros. Comprou-os na própria povoação aos comerciantes locais e enviou um dos membros da sua tripulação, Francisco Rodrigues, a efectuar “viagens (...) nestes rios de Guiné em hua lancha”⁶⁴

⁵⁵ *Ibidem*, fl. 411, de 24 de Abril de 1629.

⁵⁶ *Ibidem*, fl. 412, de 2 de Abril de 1629.

⁵⁷ AN/TT, *Ibidem*, Livro 18, fl. 473, de 3 de Abril de 1629.

⁵⁸ *Ibidem*.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ AN/TT, *Ibidem*, Livro 14, fl. 461, de 3 de Maio de 1629.

⁶¹ *Ibidem*, fl. 468v, de 4 de Maio de 1629.

⁶² *ibidem*, Livro 18, fl. 464-465v, de 5 de Maio de 1629.

⁶³ *Ibidem*, fl. 480-480v /sem data/.

⁶⁴ *Ibidem*, Livro 14, fl. 411, de 24 de Abril de 1629.

para comprar mais escravos no sertão ⁶⁵. As suas aquisições aos mercadores estabelecidos no porto, a serem pagas em Cartagena, atingiram a centena e meia de escravos. Dentro destas compras, as de negros pertencentes ao governador João Pereira Corte Real (53), ao feitor do contratador Sebastião Fernandes Cação (46) e ao capitão Francisco Sodré Pereira (30) foram as mais significativas, representando respectivamente 35%, 30% e 20% do total das aquisições.

Reunidos ao longo de meses na povoação de Cacheu - em Setembro de 1628 regista-se já a morte de um escravo por conta da armação ⁶⁶ -, estes negros por vezes fugiam ou faziam “alevantações” para tentar a fuga ⁶⁷. Era, no entanto, o mais próximo possível da data da largada da embarcação que se efectuavam as compras de maiores contingentes; procurava-se, assim, evitar os inconvenientes de fugas e mortes antes do embarque.

Landim saiu de Cacheu no início de Maio de 1629 com cerca de 480 escravos a bordo: 344 da armação ⁶⁸, 44 de passageiros (19 de António Vicente e 25 a cargo de Diogo Mendes das quais só 21 é que pertenciam ao próprio, as outras 4 iam por conta e risco de Baltazar Martins ⁶⁹), 60 dos membros da tripulação, de seus negócios ou a que tinham direito como emolumento do seu ordenado, 18 do mestre Luís Afonso Maio e 11 de António Fernandes Landim de viagens anteriores.

Todas estas peças iam “debaixo de registo”, ou seja, dentro dos números de licenças que António Fernandes Landim dispunha para introduzir escravos nas Índias de Castela, comprometendo-se o armador a entregar aos passageiros uma “fe de registo” por cada peça que viva chegasse a Cartagena, para que estes as pudessem navegar para onde quisessem ⁷⁰. Por cada peça transportada a bordo da nau *Santiago*, que não pertencesse à armação, ou que não fosse emolumento do ordenado dos tripulantes, Landim cobrava 33 mil réis de

⁶⁵ Sobre as entradas sertão dentro para comprar escravos no interior veja-se Maria Emília Madeira Santos “Os Primeiros Lançados na costa da Guiné: Aventureiros e Comerciantes”, in *Portugal no Mundo*, vol. III, Lisboa, Alfa, 1989, pp. 125-136.

⁶⁶ *Memória dos negros que morrerão por conta da armação*, AN/TT, *Convento de São Bento da Saúde*, Livro 18, fl. 505.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ Embora no texto do Livro de Conta da Armação estejam registados 334 negros, a soma que efectuámos contabilizou 344. Existem igualmente outros pequenos erros nos registos deste livro, mas são aspectos irrelevantes para análise da companhia.

⁶⁹ AN/TT, *Convento de São Bento da Saúde*, Livro 14, fl. 480 v.

⁷⁰ *Ibidem*

frete e 12 mil réis das respectivas avarias ⁷¹.

Do caminho nada sabemos, apenas os registos da mortalidade nos indiciam que a viagem não deve ter sido das piores: 26 mortes de negros da armação e 13 entre os escravos transportados pelos passageiros e tripulantes ⁷². Uma mortalidade que rondava os 8% não era excepcionalmente elevada numa época em que as médias de mortes de escravos a bordo eram muito superiores ⁷³. Uma razoável alimentação, cuidados com os negros, um aproveitamento do espaço sem atingir a sobrelotação, e a sorte de não ter grassado nenhuma epidemia entre os escravos foram provavelmente factores que influíram nestes valores. No entanto, a tristeza que se apoderava destes homens, a tentativa de fuga, nem que fosse para a morte, expressa-se no caso de um negro que a 12 de Junho “se botou no mar” ⁷⁴.

Em Cartagena os negros africanos foram todos vendidos. Desembarcaram 21 homens, 2 mulheres, 3 mulheres grávidas, 15 moços, 1 moça, 29 meninos, 10 meninas e 263 escravos que, por terem sido vendidos em lotes, não podemos classificar em termos de idade e sexo. Estes grupos mais numerosos foram comprados por grandes comerciantes locais, de que se destaca a figura de João Rodrigues Mesas procurador do contratador de Cabo Verde, André da Fonseca. D. Luís da Rocha, o feitor local, Formim de Loyola, Diogo Dias, Bernardo Deago, Andres de Crasto e Sebastião Duarte foram outros dos grandes receptores da armação; provavelmente seriam proprietários de terras e minas para explorar, ou dedicavam-se à revenda de negros no interior. Uma outra clientela constituída por oficiais militares (sargentos, tenentes, capitães e o general da galé) e da Fazenda (escrivão dos registos, guarda-mor da contadoria,

⁷¹ Memoria do que cobrey de peçoas que comigo carregarão peças, *Ibidem*, Livro 18, fls 490-490v.

⁷² Na Memoria dos negros que morrerão por conta da armação estão registadas as mortes de 26 negros e na Memoria do que cobrey das peçoas que comigo carregarão peças são abatidos 13 escravos do total de negros transportados por passageiros e tripulantes da nau *Santiago*. Calculámos que se tratem de parcelas distintas não se incluindo nas 26 que morrerão por conta da armação as 13 que eram pertença de outros participantes na viagem.

⁷³ Temos dados referentes à mortalidade ocorrida a bordo na viagem Santiago-Lisboa e São Tomé-Lisboa que apontam para valores na ordem dos 11% e 30% respectivamente. Cf. Maria Manuel Torrão, *Dietas Alimentares. Transferências e Adaptações nas Ilhas de Cabo Verde (1460-1540)*, Lisboa, I.I.C.T., 1995, p. 58.

⁷⁴ AN/TT, *Convento de São Bento da Saúde*, Livro 18, fl. 505.

contador, etc.) bem como a população residente na cidade, de que realçamos até um preto forro, compraram um a três escravos, normalmente crianças.

Os preços mantinham-se em intervalos próprios, correspondentes ao sexo e à idade:

	Preço Mínimo Pesos/Réis	Preço Máximo Pesos/Réis	Preço Médio Pesos/Réis
Homens	300 96 000	400 128 000	335 107 200
Mulheres grávidas	330 105 600	380 121 600	350 112 000
Moços	200 64 000	300 96 000	240 76 800
Crianças	100 32 000	200 64 000	160 51 200
Lotes			320 ⁷⁵ 112 400

Atendendo a que em Cacheu o preço de um lote de escravos oscilava entre os 50 a 60 mil réis por peça e em Cartagena situava-se nos 102 400 réis, verifica-se um ganho de cerca de 46%. Só que ao valor inicial tinham de ser acrescentados uma série de gastos que logicamente encareciam o preço dos escravos: direitos alfandegários de saída da Guiné e de entrada em Cartagena, preço do transporte e da alimentação durante a viagem e até se efectuar a venda, para além de outros gastos possíveis.

A influência do custo dos fretes e dos direitos no preço final dos escravos é bem evidente no facto de haver marinheiros que optavam por receber menos dinheiro contado por salário, mas poderem transportar a bordo negros sem terem de pagar frete nem direitos. Assim, podendo participar no tráfico de negros devido à sua profissão, estes mareantes reduziavam os custos que deviam suportar na transferência da sua mercadoria entre Cacheu e Cartagena.

⁷⁵ Houve lotes que foram vendidos a 185 pesos, mas tratavam-se de “peças de derecho”, as quais tinham um preço inferior.

Custos e ganhos da empresa de armar

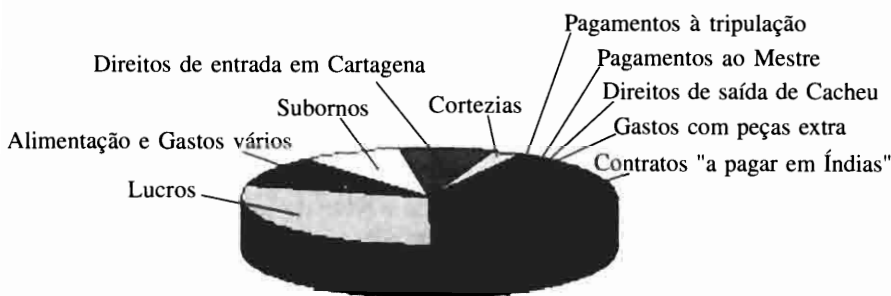
Circuito concluído, escravos vendidos, tripulação paga, dívidas cobradas e navio vendido, fechavam-se as contas da armação. Seguindo normas contabilísticas correctíssimas todos os movimentos de capitais referentes à armação foram criteriosamente anotados em folhas de despesas e de receitas. 115 004 pesos ou 36 801 280 réis foi o total em jogo; muito dinheiro se atendermos comparativamente a que o montante do arrendamento do contrato de Cabo Verde e Rios da Guiné era nestes anos de 13 400 000 réis ⁷⁶, ou seja menos 36,5%.

O pagamento das dívidas estabelecidas em “contratos a pagar em Índias” só por si ultrapassava este montante da renda anual, ascendendo a 13 724 936 réis, representando, sem dúvida, a principal partida de despesas da companhia de Landim e Mendes de Brito, 37,2 %; excluindo-se parcelas que representam lucros dos armadores - registo de 20 000 pesos nos galeões da prata a entregar a Mendes Brito, 17,3 % e 14 000 que Landim “registra na sua cabeça”, 12,1 % - encontramos três outras parcelas de significado médio nas despesas da armação: os gastos com a comida dos negros, curas, mezinhas, casas, gente de serviço e danos ascendem a 10 600 pesos, isto é 9,2% (onde estão no entanto incluídos 3 065 pesos de peças de Landim que seriam excluídos no computo dos lucros), os subornos e gratificações aos oficiais reais ⁷⁷, 10 123 pesos, representando 8,8%, e os direitos de entrada em Cartagena 9 415 pesos, 8,1 %. Cortezias “a pessoas que me compraram negros” (3 210 pesos ou 2,7%) e os gastos com os soldos da tripulação (2 659 pesos ou 2,3%) foram já de pequeno significado no total das despesas mais relevantes se analisadas particularmente. Outros pequenos pagamentos - direitos de saída de Cacheu (822 pesos ou 0,7%) pagamentos da sua parte da nau ao mestre Luís Afonso (914 pesos ou 0,8%) e gastos com 4 moços enviados da Guiné por Fernão Lopes Mesquita

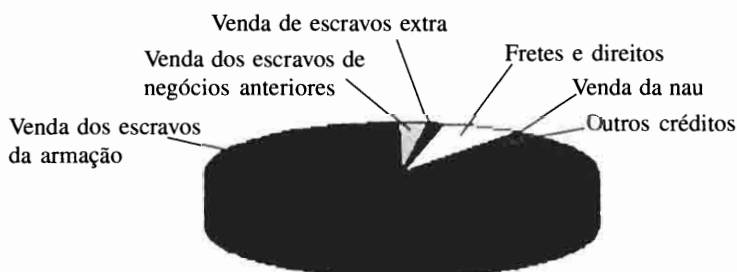
⁷⁶ O contrato de André da Fonseca incluía para além de todos os direitos habitualmente arrendados (impostos alfandegários de entradas e saídas, quarto e vintena das armação da Guiné, dízimos de Santiago e Fogo, quartos e dízimos do Maio) o rendimento das ilhas de Barlavento, o estanco do ferro e alargava-se na Costa da Guiné às ilhas de Buão. AGS, *Secretarias Provinciales*, L^o 1469, fls. 759-765v, de 9 de Dezembro de 1629.

⁷⁷ Este item aparece no texto como “peitas a oficiais reais”. Peitar era o acto de procurar corromper com dádivas. António Morais da Silva, (1949-1959), vol. 8, p. 50.

(372 pesos ou 0,3%) fecham os custos da armação.



Todos estes débitos foram compensados pelos créditos da companhia: 100 417 pesos, ou 87,3% do total de receitas da empresa, procedente da venda dos negros, reflectem bem a importância real do tráfico de escravos, acrescido de mais 3 065 pesos ou 2,6%, resultantes da venda das já referidas peças pertencentes a Landim de outros negócios passados, e 1 240 pesos, ou 1,03% do total dos créditos, procedentes da venda dos 4 moços enviados por Fernão Lopes de Mesquita - cujos gastos já haviam sido registados na folha dos débitos. Um total de mais de 90% só relativo a rendimento de venda de peças de escravos. 7 931 pesos, representando 7% do total, foram os ganhos procedentes da cobrança de fretes - 33 mil reis/peça - e dos direitos - o de 12 mil réis de avarias - de todos quantos haviam transportado escravos na nau *Santiago*.



Mercadoria e fretes, embora em proporções muito distintas, eram, assim, as duas componentes fundamentais da exploração de um navio e a razão de ser de muitos circuitos mercantis, numa época em que não se verificava ainda uma especialização entre transporte e comércio.

Reembolso do financiamento da empresa e gastos com a mercadoria (onde se incluíam, igualmente, pagamento de direitos, gratificações a oficiais, remuneração da tripulação, descontos das necessárias cortezias) eram, por seu turno, os dois elementos a considerar nos débitos de qualquer empresa de armação.

Verificadas as contas, desfeitos os erros, realizados os acertos, cada membro da companhia deveria receber 14 287 pesos de lucros da empresa, ou seja 4 571 840 réis, mais de 1/3 do arrendamento do contrato de Cabo Verde. O lucro total da companhia foi mais de 9 contos de réis.

A parte de Francisco Dias Mendes de Brito foi, desde logo, devidamente enviada a Sevilha na armada do General Martim de Balezilha. Um total de 20 000 pesos onde para além dos 14 287 pesos dos lucros se incluíam o dinheiro recebido por Landim logo no início da viagem nas Canárias, mais o procedido de umas barras de ferro que também lhe haviam sido entregues na mesma paragem. Ambas as verbas, pertencentes a Francisco Dias Mendes Brito, acrescidas de 60% de avansos - quantia significativa numa época em que a usura era mal aceite pela Igreja católica. Estes “registos na frota de Sua Magestade” eram o expediente mais utilizado na transferência de capitais entre Cartagena e Sevilha; se pertencessem a comerciantes residentes em Lisboa eram novamente removidos, habitualmente, por intermédio de uma letra de câmbio, de Sevilha para Lisboa ⁷⁸

A existência de uma elite de comerciantes portugueses com interesses firmados, e reconhecidos no âmbito da comunidade mercantil, no comércio de escravos com as Índias de Castela nas primeiras décadas do século XVII é um facto inquestionável. A análise das contas da armação demonstram claramente que o lucro dos seus negócios se centrava na exploração da rota de exportação de escravos da costa da Guiné para as Índias de Castela, ligeiramente acrescido de uns ganhos com transportes de mercadorias alheias, mas que

⁷⁸ Cf. Maria Manuel Ferraz Torrão, “Rotas comerciais, agentes económicos, meios de pagamento” in *História Geral de Cabo Verde*, II volume, 1995, pp. 102 e segs.

também eram, logicamente, negros.

A sub-utilização do espaço físico do seu navio na viagem entre o Reino e a Guiné, o recurso a uma tripulação reduzida, nesta fase inicial do percurso eram situações rapidamente alteradas no próprio porto de resgate onde se “encheu” exaustivamente a nau e se contrataram mais 12 membros da tripulação. A forma de financiamento local através da realização de “contratos a pagar em Índias” reduzia os encargos da armação, apostando no aproveitamento da necessidade dos mercadores locais de transferirem capitais entre estes dois mercados para obter *in loco* liquidez para o negócio, evitando, assim, ter de transportar desde o Reino até aos Rios da Guiné mercadorias de resgate. Tudo isto aliado à venda do navio, uma vez atingido o porto de venda dos escravos, Cartagena, indicia que a actividade mercantil vivia basicamente do interesse e exploração de uma única parcela do circuito total - Costa da Guiné / Índias de Castela -, ou seja, pelos ganhos que se procuravam alcançar com a revenda de escravos nos mercados da América Espanhola ⁷⁹.

De Cartagena para Sevilha procedia-se simplesmente ao envio dos lucros destes negócios, registados nos galeões da prata do rei . Montante esse que era posteriormente transferido de Sevilha para Lisboa engrossando fortunas pessoais dos participantes no trato e fornecendo-lhes o capital necessário para reiniciar o circuito a partir de Lisboa.

Foram companhias como estas e homens como António Fernandes Landim que se revelaram os pequenos grandes motores da economia imprimindo movimento e animação ao espaço comercial atlântico.

⁷⁹ Estas diferenças no total aproveitamento dos espaços disponíveis do navio consoante os trajectos era igualmente comum na exploração de outras rotas atlânticas, nas quais se subutilizava as capacidades de transporte sobretudo nos fluxos de exportação, privilegiando-se o retorno ao reino os interesses pelas mercadorias de importação .

Leonor Freire Costa, “O transporte marítimo no Atlântico nos séculos XVI e XVII: contributo para um estudo de rentabilidade” in *Actas do IV Colóquio Internacional das Ilhas Atlânticas*, no prelo.

DOCUMENTO

AN/TT, Registo Geral de Testamentos, Livro 8, fls.250-253.

Testamento de António Fernandes Landim, datado de 21 de Novembro de 1632.¹

Registo do Istromento do testamento Jehus Maria

Em nome da Samtysyma Trymdade Padre Filho e Esprito Samto tres pesoas e hu so Deos verdadeiro e todo poderoso em cuya santa fe catoliqua vyvuo e creyo e espero e protesto de viver e morrer e de me salvar como fyeell catolyquo crystam e tomo por e/nVresesora a vyrgem Marya Nosa Senhora e Ihe peso que seya mynha avogada diente de se/u glo/ryozosymo filho e (...) /fl. 250v/ alcamsse delle perdão de meus pecados e misericordia pera a minha alma.

Eu Antonyo Fernandez Landi mercador morador ao prezemte nesta sydade de Lysboa yunto aos Remolares freguezia da ygreja de Sam Paulo natural do lugar de Famalyquão freguezia da Gavyam termo da vyla de Barselos filho de Gomsalyanes e de Marya Pyres ya defumtos que (...) e estando eu ao prezemte san e em todo o meu prefeytto yuizo emtemdimento que Deos me deu e prestes pera me embarquar pera os Reinos de Gyne pera dahy segyr mynha vyagem a Ymdias de Castela com o favor de Deos e grassa do Esprytto Samto, vemdo que sou pesoa mortal e ey de passar da vyda pera a outra e eu não sei a ora em que Deos sera servido chamar me pera sym por não ter eu molher nem fylhos nem outros erdeiros forsados que conforme a direitto ayão de soseder e erdar meus beis.

Item ordeno meu testamento pera maneira segynte: costetuo e nomeio por meus testamenteiros a Joao Lopes morador nesta sydade yumto a Ssee

¹ O documento está rasgado nas pontas e a tinta sumida nas margens e no final dos fólhos.

e a Cosmo Vyeira, solycitador do fisico real, morador nos arebaldes desta sydade na rua Fresca yunto ao Poso da /E/speramssa aos quays peso pelo amor de Noso Senhor que tanto que souberem que Deos me Iyvou pera sym da vyda prezemte façam por mynha alma o que Ihes emcomemdo neste meu testamento.

Item mamdo que os ditos meus testamenteyros tanto que souberem de meu falesymento ponhão logo em arecadassão e cobrem e fiquem a seu poder todos meus beis e fazemda asym movel como de rayz dynheiro ouro pratta letras papeys debyttos e (...) contas (...) /fl. 251/ e tudo o mays que por qualquer vya ou respeito seya meu e me pertemssa e nella tenha dyreito ou parte ou (...) de todos seus porsedidos avanssos emteresses e remdimentos y isto de poder de todas quaisquer pessoas que nestes reynos de Purtugal e fora delle em quayquer partes que seião (...)nem obrygados e seya por qual quer tytollo ou rezão que seia tomado comtas a quem as (...) cobramdo os estes e a (...) a tudo o que se pertemsser farão vemder e cobrar o porcedido de quays quer parttes omde estyverem os tays beys.

Item mamdo que do prymeiro dinheiro que de mynha fazemda se cobrar se dem duzemtos cruzados a Nosa Senhora da Camdelarya sitta na ylha de Tanaryfe em Canaryas os quais Ihe deixo d'esmola como yrmão que sou da confrarya da dytta Senora pera que se me fasam os ofissios dos mortos que costumão fazer aos imãos.

Item deixo sem myl reis d'esmola pera casamento de hua mossa fylha unyqua e leguitymada de Belchyor Gomsallves Fevereiro morador nesta sydade na rua dos Cannos e de sua molher Marya Rebela os quays sem myl rei myl rei (sic) não emtregarão meus testamenteyros se não ao marydo da dytta mosa que com ella cazar (...) despois que forem resebydos logo.

Item deixo a confrarya das almas do Mosteyro de Sam Domyngos desta sidade de Lysboa a terssa parte de tudo o que restar e remanesser de mynha fazemda despoys de comprydos os legados atras declarados neste meu testamento.

Item deixo a outra terssa parte de mynha fazemda na forma asyma (...) comfrarya de Nosa Senora do Rozario /fl. 251v/ syta na ygreia do mesmo musteito de Sam Domymgos desta sydade pera que se comprir em yuro o qual me dirão em myssas por mynha alma pera sempre as que couberem no remdimento do dytto juro ou as que paresser aos frades do dytto mosteyro que o comprarão (sic) e dyrão as myssas.

Item declaro que falesemdo amtes de cazar a dytta mossa fylha do

dytto Belchior Gomsalves a quem asynda deixo os dyttos sem myl reis a mynha fazemda que com a mayns repartyrão como mamdo neste meu testamento.

Item declaro que o que o que tenho de meu ao prezente he o segymte pera que se Deos me levar se cobre.

Item tenho em Chacheo (sic) corenta e synco pesas de escravos em poder de Fernão Lopes de Mesquytta as quays vou ora cobrar com papeys que pera jssso levo.

Item levo hu navyo pequeno em que me embarco com o favor de Deos per nome Samto Amtonyo o qual he todo meu.

Item levo mayns em o dytto meu navyo quatro myl cruzados empregados em fazemdas pera Guyne.

Item levo mayns myl cruzados de credytto pera (...) os quays myl cruzados sam meus pellos deixar deixar (sic) já pagos dygo deixar pagos e tambem sam meus os quatro myl cruzados que levo em fazemda como asynda digo.

Item devem me /fl. 252/ mayns em Gyne symco ou seys pesas de escravos em conhecymntos por omde se m devem estam em Cacheo em poder de Fernão Lopes de Mesquytta.

Item declaro que em poder do dytto João Lopes hum dos meus testamenteiros me fica em dynheiro duzentos myl reis ou o que elle declarar por sua verdade a que se dara credito.

Item da outra terssa parte de mynha fazemda mamdo cazem meus testamenteiros hua orfam onrada e Ihe de de dote symcoenta ou sesemta myl rei (sic) no que os dyttos meus testamenteiros pareser.

Item o remanescesente da dytta ulytma terssa abatydo o tal dote da orfam me mandarão dizer myssas rezadas em altares prevelygyados na Myszyricordia desta sydade em Samto Amtonyo por mynha tensão e daquy se pagarão em sym prymeiro os dyttos meus testamenteiros de sem myl reys a cada hu que a cada a cada hu deles Ihe deixo pelo trabalho que ande ter na cobranssa e ademynstrassão de mynha fazemda e em dar comprymto a este meu testamento e em memorya de nossa amydade e Ihes peso pelo amor de Nosso Senhor fasam ysto como delles se espera e faltamdo algum delles da vyda prezemte amtes de se compryr este testamento o que Deos não premytta, o que vyvvo ficar delles fara tudo o que ambos avyão de fazer conforme asym o desponho.

Item deixo nesta sydade hua escrava mynha por nome Grassea a qual

levando me Deos venderão meos testamentateiros e do que della se deipora (sic) com a demays fazemda na forma acyma. E por este testamemto dezerdo todos (...) quays meus parentes e quero que nhenu suseda nem erde couza alguma mynha e por este revogo e anulo todos os testamemtos sedullas e comdesylhas que amtes deste tenha feito pera que não tenham nhua forssa nem vygor como se feytos não forão e desta maneira e (...) mylhor em direyto aya lugar e ey por feytto e acabado este meu testamemto sedulla e comdesilho qual em dyreytto mays fyrme seja asim e da maneira que nelle se comtem e por esta ser mynha ultyma e deradeyra vomtade roguei a Gaspar Pereira tabelyão de notas nesta sydade que por my o escrevesse por eu não saber escrever, o qual despoys de escryto mo leo todo de verbo a de verbum. E por estar a mynha vomtade e ser o que mandey escrever asinou aquy a meu rogo e como testemunha em que eu tambem asynei de meu synal costumado e mamdo que tudo o comteudo neste meu testamemto se cumpra ymteiramente como nele se comtem em Lysboa oie vymte e hu dyas do mes de Novembro de myl e seyscemtos e trymta e dous em mynhas pouzadas. Eu sobre dytto Gaspar Pereira que a seu rogo este testamemto o escrevy e Iho Iy e com elle e a seu rogo (...) asynei aquy por dyzer estava de sua vontade no dytto dia mes e anno.

/fl. 253/ Item declaro que fys dous testamemtos por hu mesmo tyor deste ambos aprovados pelo tabalyam que este aprovou pera o levar comygo hu e ficar outro aos dytos meus testamenteiros e ambos he hua mesma couza hu comprydo outro não valha no dytto dia, mes era asima declaro que o testador não fes mays que hua cruj (sic) per sinal e comsertey 11 asino a rogo do testador como testemunha Gaspar Pereira ----- do testador Antonio Fernandez

Segue-se o instrumento de aprovação no mesmo dia, em casa de António Fernandes Landim "estamdo elle ay prezemte mal desposto", lavrado por Amador da Fonseca.