

O monopólio dos vinte e quatro navios da Bahia para a Costa da Mina e os conflitos entre os homens de negócios (1750-1756)¹

Gabriel Silva de Jesus²

Mestre em História pela Universidade Federal da Bahia (UFBA)

Resumo

Com este texto se procura apresentar alguns aspectos que caracterizavam o monopólio dos vinte e quatro navios autorizados a saírem da Bahia para a Costa da Mina. A pesquisa partiu de um caso envolvendo os conflitos existentes entre dois homens de negócios, José de Souza Reis e Antônio Cardoso dos Santos, que buscavam adquirir um “número” para participar da lista desse monopólio no ano de 1751. Deste modo, através desses conflitos, analisaremos os poderes existentes dentro da Salvador colonial, onde a distância do centro de poder do Império Ultramarino Português favorecia a formação de aristocracias locais confrontantes com os próprios interesses da coroa em sua colônia.

Palavras-chave Monopólio – Homens de negócios – Tráfico de escravos.

Submissão

29/07/2020

Aprovação

10/11/2020

Publicação

29/01/2021

- 1 Gostaria de agradecer aos historiadores Carlos Silva Jr., Hyllo Nadder, Angelo Carrara, Augusto Fagundes e Idelma Novais pelos comentários e sugestões.
- 2 Contato: gabrielparede@hotmail.com.

The Monopoly of the Twenty-Four Ships from Bahia to the Costa da Mina and the Conflicts Between Businessmen (1750-1756)

Abstract

This text seeks to present some aspects of the twenty-four ships authorized to travel from Bahia to Costa da Mina. The research demonstrates a case involving the conflicts between two businessmen, José de Souza Reis and Antônio Cardoso dos Santos, who sought to acquire a “number” to participate in the List of this monopoly in 1751. Through these conflicts, we will analyse the powers in the colonial Salvador, where the distance from the capital of the Portuguese Empire favored the formation of local aristocracies confronting the crown’s own interests in their colony.

Keywords Monopoly – Businessmen – Slave Trade.

El monopolio de los veinticuatro barcos de Bahía a la Costa da Mina y los conflictos entre los hombres de negocios (1750-1756)

Resumen

Este texto pretende presentar algunos aspectos de los veinticuatro barcos autorizados a salir de Bahía hacia Costa da Mina. La investigación dio lugar a un caso de conflictos entre dos empresarios, José de Souza Reis y Antônio Cardoso dos Santos, que buscaban adquirir un “número” para participar en la lista de este monopolio en 1751. Así, a través de ellos el centro de poder del imperio portugués de ultramar favoreció la formación de aristocracias locales enfrentadas a los propios intereses de la corona en su colonia.

Palabras clave Monopolio – Empresarios – Comercio de esclavos.

Introdução

O comércio da Bahia com a Costa da Mina sofreria uma intervenção significativa no ano de 1699. Nesse ano, seria criada através de uma carta régia expedida em 8 de janeiro a lei do *Numerus Clausus*, visando controlar a corrida desordenada dos negociantes da Bahia rumo a Costa da Mina. A partir daí, seria ordenado que somente vinte e quatro embarcações estariam autorizadas a atravessar o Atlântico.³ No decorrer da primeira metade do século XVIII, a lei de *Numerus Clausus* conheceria algumas modificações até terminar no ano de 1756. Em 1750, a Coroa definiria uma ordem central nessa organização comercial, estabelecendo apenas um navio para cada homem de negócio.

Essa nova conjuntura repercutiria dentro do comércio na Bahia, passando os homens de negócios a estabelecerem uma disputa sem precedentes por um “número” na lista do monopólio dos vinte e quatro navios, uma vez que, ao obtê-lo, certamente poderiam conseguir lucros extraordinários, mas também riscos elevados.

Nesse estudo, centramos nossa análise na disputa existente na lista do monopólio dos vinte e quatro navios, no ano de 1751. A partir de um caso, envolvendo dois homens de negócios residentes na Bahia, José de Souza Reis e Antônio Cardoso dos Santos, pretendemos entender como agiam os homens de negócios ante os interesses presentes nessa atividade comercial. Examinamos, do mesmo modo, os embates que existiram na manutenção das ordens da Coroa na colônia, havendo divergências envolvendo grupos que atuavam a favor e contra o poder real.

O monopólio dos vinte e quatro navios da Bahia negociando na Costa da Mina e a historiografia

Os estudos citando o monopólio dos vinte e quatro navios que faziam o tráfico de escravos entre a Bahia e a Costa da Mina⁴ aparecem na vanguarda da historiografia dedicada ao tráfico de escravos. Na década de 1940, dois estudos fundamentais para compreender a organização do tráfico de escravos foram publicados: “O Negro da

3 NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1996. p. 225-231.

4 Doravante monopólio dos vinte e quatro navios.

Bahia”, de Luiz Vianna⁵ e “A Escravidão no Brasil”, de Maurício Goulart.⁶ Ambos os estudos abordam esse monopólio dentro de um caráter geral, tentando esquematizar as linhas gerais do tráfico de escravos, passando somente uma visão sintética, apenas se preocupavam com a ordem régia estabelecendo tal participação. Não chegaram a propor questionamentos, nem tão pouco fizeram análises mais detalhadas, por exemplo, citando nomes de negociantes, de embarcações, as sociedades construídas, etc.

Ainda na década de 1946, Wanderley Pinho, publicou sua monografia “História de um Engenho do Recôncavo”, onde examinou o monopólio em 1752 diante das queixas dos senhores de engenhos sobre o valor dos escravos, denunciando o quanto de desorganizado estava o tráfico diante dos monopolistas, refletindo tal situação no aumento dos cativos diante da cotação do tabaco quando iam comprar nos portos da Costa da Mina. Para contornar esse difícil cenário, tentariam organizar e fundar uma companhia comercial do tráfico de escravos, não vingando tal ideia.⁷

Na década de 1980, dois livros foram publicados, um deles foi a tradução para o português da tese de Pierre Verger: “Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos Séculos XVII a XIX”.⁸ Editado pela primeira vez na França, em 1968, este estudo de grande fôlego analisou profundamente a organização comercial do monopólio dos vinte e quatro navios. Seguindo os estudos de Luiz Vianna Filho, Verger apresenta o monopólio procurando entender os mecanismos das autoridades da administração na Bahia junto aos negociantes. Assim, informa sobre os negociantes que participaram em 1746, observando as medidas tomadas no monopólio pelo presidente da Mesa de Inspeção, Venceslau Pereira da Silva, bem como investigando os confrontos entre os negociantes da Bahia e de Portugal pelo controle dessas duas importantes praças comerciais do Atlântico.

Já em 1982, Kátia de Queirós Mattoso, publicou “Ser Escravo no Brasil”, evidenciando brevemente o monopólio dos vinte e quatro navios, o qual investigou diante das operações comerciais na organização do tráfico no império português. Observando de uma forma comparada entre a situação da Bahia e de Pernambuco, na sua visão, houve uma rivalidade entre esses dois portos diante do controle do monopólio, supervisionado pela Coroa, que ora tenderia a dar poder a Bahia, ora para

5 FILHO, Luiz Vianna. *O Negro na Bahia*. Salvador: EDUFBA, 2008. p. 33-57.

6 GOULART, Maurício. *Escravidão Africana no Brasil: das Origens à Extinção do Tráfico*. São Paulo: Alfa-ômega, 1975. p. 173-217.

7 PINHO, Wanderley. *História de um Engenho do Recôncavo: Matoim, Novo Caboto, Freguesia: 1552-1944*. São Paulo: Nacional, 1982. p. 253-260.

8 VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo: do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987. pp. 91-123.

Pernambuco. Os armadores baianos só conquistariam o triunfo desse comércio quando ele passou a ser executado diante da livre navegação, isso no ano de 1756.⁹

Outro importante estudo foi publicado em 1990, “O Fumo Brasileiro no Período Colonial”, do francês Jean Baptiste Nardi.¹⁰ Sua preocupação está centrada nos aspectos da lavoura, do comércio e da administração relacionada com a produção do tabaco na colônia brasileira. Analisando a produção do fumo e sua circulação, procurou estudar o monopólio dos traficantes na Bahia através do sistema de *numerus clausus*,¹¹ na sua opinião, seria uma lei que ao tentar impedir a ida demasiada de tabaco para Costa da Mina, acabou disponibilizando um monopólio aos negociantes aí residentes. Sem dúvida, de todos os estudos referentes ao monopólio dos vinte e quatro navios, esse foi o de maior pesquisa, possibilitando uma gama de informações: os nomes dos negociantes que atuaram nesse comércio nas várias décadas existentes, nomes das embarcações, as sociedades que existiram nos números das embarcações, algumas falcatruas realizadas pelos negociantes, as disputas envolvendo os negociantes e a Coroa, dentre outros.

Nos anos 2000, com a ampliação dos cursos de pós-graduação de História no Brasil, vieram a lume duas dissertações de mestrado que mencionam o monopólio dos vinte e quatro navios. Em 2005, a dissertação de Alexandre Viera Ribeiro, intitulada “O Tráfico Atlântico de Escravos e a Praça Mercantil de Salvador (1680-1830)”,¹² faz alusão ao assunto aqui exposto elucidando as modificações ocorridas no ano de 1751, quando o Conde de Atouguia estabeleceu que apenas deveria constar na lista do monopólio um homem de negócios por embarcação. Em 2011, a dissertação de Cândido Eugênio Domingues de Souza, com título de “‘Perseguidores da espécie humana’: capitães negreiros da cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII”,¹³ comenta brevemente em uma nota de rodapé sobre o monopólio dos vinte e quatro navios. O estudo é significativo por mencionar informações de alguns homens de negócios que atuariam no monopólio na lista de 1743.

9 MATTOSO, Kátia. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1982. p. 28-42.

10 NARDI, op. cit., p. 222-261.

11 A Lei de *Numerus Clausus* foi instituída por Carta Régia de 8 de janeiro de 1699. É nessa lei que vai surgir à determinação real de somente ir vinte e quatro embarcações anuais da Bahia a Costa da Mina.

12 RIBEIRO, Alexandre Viana. *O Tráfico Atlântico de Escravos e a Praça Mercantil de Salvador (1680-1830)*. 2005. 149 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005. p. 23-40.

13 SOUZA, Cândido Eugênio Domingues. “‘Perseguidores da espécie humana’: capitães negreiros da cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII”. 2011. 218 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador. p. 70-83.

Em 2018, Daniele Santos de Souza¹⁴ defendeu sua tese intitulada “Tráfico, Escravidão e Liberdade na Bahia nos ‘anos de ouro’ do comércio negreiro (1680-1790)”, de modo que salientou o monopólio no subtítulo “Pombal, uma nova página do tráfico baiano”. Assim, buscou explicar com relativa minuciosidade como, através de uma política ultramarina encabeçada por Pombal, foi retirada dos homens de negócios essa notável fonte de lucro, passando a ser exercida essa atividade comercial diante da liberdade de embarcações concedida em 1756. Verifica-se nesse estudo de que modo tal medida já era debatida na década de 1740, e apenas concretizava o primeiro-ministro de D. José I as demandas reivindicadas por amplos setores da sociedade, quais sejam os senhores de engenhos, lavradores, outros comerciantes, etc.

Como ficou exposto através dessa rápida apresentação dos estudos que se preocuparam em mencionar em algum momento o monopólio dos vinte e quatro navios, o tema ainda se encontra sem um aprofundamento, nenhum autor teve a preocupação de estudá-lo de forma específica, aparecendo apenas brevemente, muitas vezes somente de modo secundário, sem grandes preocupações com uma análise mais detalhada.

Como já foi mencionado acima, o monopólio dos vinte e quatro navios ganharia vida na carta régia de 8 de janeiro de 1699. Nessa carta, seria decretado que somente 24 embarcações anuais poderiam negociar na Costa da Mina. Essa liberdade comercial funcionaria pela via aberta, podendo qualquer negociante armar sua embarcação e rumar aos portos dessa parte africana, até que completasse vinte e quatro viagens.¹⁵ Contudo, devido às desordens causadas por essa liberdade, o presente decreto seria modificado na carta régia de 8 de maio de 1743:

Por resolução tomada em meu Conselho de Ultramar em 23 de março de 1743, achou-se por bem que enquanto esta companhia não seja organizada, a navegação para a Costa da Mina não será mais permitida com esta liberdade e esta desordem com a qual tem sido feita até aqui, mas que a navegação se fará por turno e viagens entre todos os navios da Bahia e Pernambuco que tem o hábito de frequentar este tráfico, para que não vão ao mesmo tempo mais embarcações do que o necessário para que este comércio se faça em boa ordem. O tempo de partida entre umas e outras será medido em um intervalo conveniente, que não será nunca inferior a três meses; elas serão sorteadas entre todas as embarcações que devam ir, mas aquelas que já tenham sido sorteadas não poderão participar no sorteio, enquanto todas não tenham feito sua viagem à Costa da Mina, isto a fim de não ter mais as queixas que costumamos ouvir quando a escolha daquela que deve partir dependa da

14 SOUZA, Daniele Santos de. *Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos “anos de ouro” do comércio negreiro (c.1680-c.1790)*. 2018. 325 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018. p. 103-120.

15 NARDI, op. cit.

vontade de um particular, e também para que não se saiba de antemão com certeza quem irá fazer a viagem, para que não faça negociações que prejudiquem o comércio dos que vão a Costa.¹⁶

No ano de 1746, surgiram diversas reclamações por parte dos negociantes da Bahia sobre os efeitos que as novas medidas de monopolização estavam causando para o comércio, ficando somente alguns homens de negócios com a permissão de negociar na Costa da Mina. No inquérito de 1751, feito pelo Vice-Rei Luiz Peregrino de Carvalho Meneses de Ataíde, décimo Conde de Atouguia, concluiu haver entre os proprietários dos navios: quatro homens possuindo três navios, dois negociantes possuindo dois navios e apenas oito homens tinham somente um navio.¹⁷

O Conde de Atouguia, ao ser designado como Vice-Rei da Bahia, pretendeu seguir as orientações passadas pelo decreto real de 14 de fevereiro de 1750, que determinava apenas haver um navio por casa comercial ou então um navio mediante cada cabeça de sociedade, ficando assim os 24 navios com 24 donos. Essas atitudes levaram ao historiador Jean Nardi a pensar que “os negreiros, aliás, não levantaram protesto algum sobre esta redistribuição”.¹⁸ Contudo, o caso estudado ao longo do texto elucida o contrário: nessa redistribuição houve sim protestos, brigas e intrigas entre os homens de negócios.

Em 1753, cerca de quarenta a cinquenta indivíduos conservariam em seu poder as 24 embarcações registradas no comércio com a África Ocidental. Juntando a isso mais um relativo número de 150 pessoas aplicando o capital de risco, assim como vinte donos de embarcações de Pernambuco, o resultado é que aproximadamente setenta pessoas teriam autorização para fazer o tráfico de escravos.¹⁹ É justamente nesse período que vamos focar nossa análise, na medida em que a organização dos vinte e quatro navios vai sofrer uma ruptura até o período da liberdade comercial em 1756.

Buscando ampliar o entendimento acerca do nosso estudo, é cabível uma explicação sintética sobre os homens de negócios. Com efeito, a definição de “homens de negócio” diz respeito aos que exerciam o comércio atlântico e também parcelas dos prósperos mercadores atacadistas, abastecedores de mercadorias no território colonial. Assim, operando suas atividades na Bahia setecentista, ampla parte desses homens de

16 VERGER, op. cit.

17 A amplitude da discussão e a escassez do espaço impedem uma análise mais detalhada nesse estudo. Limito-me a apontar que existe essa lista com os nomes dos negociantes e das embarcações no respeitável estudo de Jean Baptiste Nardi. NARDI, op. cit., p. 228.

18 NARDI, op. cit.

19 SCHWARTZ, Stuart. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 340-342.

negócios detinham como patrimônios comerciais trapiches e armazéns no cais. Procuravam investir na compra de embarcações e bens imobiliários. Muitos participavam da arrematação de contratos régios, podendo ser eles do tabaco, azeite Doce, do sal, do vinho, de aguardentes, dos dízimos, da pesca das baleias, dos contratos envolvidos com os negócios da escravidão, dentre outros. Nos anos prósperos, certamente aqueles que se arriscavam nos negócios dos contratos ganhariam lucros abundantes.²⁰

Era comum os empréstimos deles mediante juros, munindo de créditos os artesãos, os lavradores, os pequenos comerciantes e os senhores de engenhos. Alguns possuíam lojas de varejo, entregando aos seus caixeiros a administração das lojas, recorrendo-se da mesma forma aos balconistas – nos trabalhos dentro delas, eram eles os responsáveis pelas vendas das mercadorias ao público.²¹

Possuidores de notável poder naquela sociedade, os homens de negócios desempenharam o papel de porta-vozes do grupo mercantil frente ao aparelho administrativo e tentaram equiparar-se aos senhores de engenho. Com o objetivo de manter os laços de poder e riqueza, naturalmente ocorreram casamentos entre os homens de negócios junto às filhas, irmãs ou viúvas dos senhores de engenho. Por fim, não viam com bons olhos a participação dos lojistas no cenário comercial, pois poderiam alcançar a riqueza e opulência adquiridas por eles.²²

Os homens de negócios adquiriam uma distinção sem tamanho dentro da sua hierarquia ao ingressar na proeminente irmandade da Santa Casa de Misericórdia. Nessa instituição, os homens de negócios e os senhores de engenho ganhavam o suntuoso título de “irmãos de maior condição” ou nobre. Esses irmãos enobrecidos desempenhavam funções específicas, podendo ser pelo ofício de tesoureiro, provedor e escrivão. O século XVIII marcaria o pleno florescimento dos homens de negócios aceitos nas irmandades mais prósperas da Salvador colonial, confirmando a importância que o comércio alcançava em toda a colônia nesse período, mitigando o preconceito e as perseguições seculares estabelecidas contra tal atividade.²³

20 Ver em: MATTOSO, Kátia. “Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763)”. In: Mattoso, Kátia. *Da Revolução dos Alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*. Salvador: Corrupio, 2004. p.281-297. FLORY, R.J.D. *Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725*. Austin: The University of Texas at Austin, 1978. p. 217-237.

21 Idem.

22 Ibidem.

23 RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Fidalgos e Filantropos: a Santa Casa da Misericórdia da Bahia, 1550-1755*. Brasília: Editora da UnB, 1981. p. 89-110.

No ano de 1740, definitivamente, as barreiras que impediam os negociantes de participarem do Senado da Câmara da Bahia foram ruídas, pois foi expedido mediante ordem real a autorização dos negociantes a integrarem seus componentes, mas também permitindo a presença deles nos altos cargos milicianos e a ocuparem os cargos de provedor e tesoureiro dentro das irmandades religiosas. Em 1773, via decreto, aconteceu a proibição de qualquer tipo de distinção entre o cristão novo e o velho.²⁴

Ao longo de todo o setecentos, pode-se dizer que a colônia fervilhava de negociantes, com uma presença enorme de portugueses chegando nos trópicos numa circunstância de aventura, sem um tostão de réis, somente interessados em enriquecer. Alguns viriam endereçados a ficarem com parentes ou conhecidos, que os empregavam nas atividades mercantis. Muitos eram solteiros, posteriormente poderiam desposar as filhas de lavradores tradicionais ou de certos negociantes. Não é de se admirar, portanto, que os homens de negócios, antes de subirem ao topo da elite mercantil colonial, passassem pela função de caixeiros, enriquecendo através das atividades mercantis.²⁵

No tocante ao monopólio dos vinte e quatro navios, esse deve ser visto na ótica de formação de sociedades, uma vez que um nome de negociante figurando nas listas desse monopólio representava uma cabeça de sociedade. Ora, sociedades seriam a forma mais difundida no período colonial, levando até mesmo ao século XIX. Apenas duas pessoas eram necessárias para ser construída uma sociedade comercial, na medida em que os dois sujeitos da sociedade disponibilizassem capitais, podendo ser em títulos comerciais, em dinheiro, dentre outras propriedades. Poderia também um determinado sócio contribuir apenas pelos talentos pessoais, exercendo atividades especializadas. Os que atuavam em sociedades deveriam arcar com as possíveis dívidas a serem realizadas em torno da sociedade. As eventuais substituições dos parceiros das sociedades ficariam a cargo de razão social, levando a crer que as sociedades seriam formadas de modo a serem passageiras. Alguns aspectos de ruptura de sociedades poderiam ocorrer por morte de um sócio, mediante recíproco consentimento e pela saída de algum membro.²⁶

O monopólio dos vinte e quatro navios também pode ser enquadrado a critério de análise por intermédio de empresa comercial, na medida em que se trata de negócios, assim procuramos entendê-lo dentro do caráter empresarial proposto pelo historiador Manolo Florentino. À vista disso, em se tratando de uma empresa de homens de

24 JESUS, Gabriel Silva de. *“Tanto negócios e Tanto negociantes”: A cidade de Salvador, uma cidade comercial (1750-1808)*. 2019. 166 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, Salvador. p. 64-74.

25 Idem.

26 MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Bahia, Século XIX: uma província no império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992. p. 495-496.

negócios atuando no tráfico atlântico de escravos, deveria ter nos seus cálculos algumas situações imprevistas, como os roubos, as ações de piratas e a morte dos escravos na travessia atlântica. Todas essas questões faziam dessa atividade comercial um negócio de alto risco. Além disso, outras características empresariais estariam justamente nos monopólios existentes, na capacidade especuladora, na formação de especialistas nesse comércio e na alta lucratividade que poderia fornecer.²⁷

O monopólio dos vinte e quatro navios e os sujeitos que atuavam nos idos de 1751

No século XVIII, o comércio de escravos relacionados com a capitania da Bahia encontrou fortes vínculos comerciais com a região ocidental africana denominada de Costa da Mina. O tabaco de terceira categoria, sobretudo produzido no Recôncavo Baiano, exercia um poder fundamental nesse comércio, servindo como uma espécie de moeda de trocas na obtenção dos cativos africanos. No caso da capitania da Bahia, esse comércio aconteceu através do chamado trato bilateral entre a Bahia e a Costa da Mina, ficando os negociantes aí residentes com um poder enorme.²⁸

José de Souza Reis não tinha “fama, ou rumos que lhe maculasse a pureza de sangue”.²⁹ Morador no bairro da Conceição da Praia, era Senhorio de diversas embarcações atuantes no comércio de humanos da Costa da Mina, como a curveta Nossa Senhora, Santo Antônio e Almas e a curveta Nossa Senhora da Esperança e São José. Essa última chegou a ser sequestrada no ano de 1768 no porto de Cabo Lau, quando se dirigia ao Castelo de São Jorge da Mina. O sequestro seria realizado por um corsário holandês usando bandeira inglesa.³⁰ No ano de 1753, exerceu um papel de destaque na sociedade baiana, angariando o título de capitão dos auxiliares de uma das companhias de infantaria da ordenança da Freguesia de Santa Ana do Sacramento da

27 FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: Séculos XVIII E XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997. p. 140-174.

28 O tráfico funcionaria aqui de forma bilateral ao invés do tradicional triangular, como no caso das colônias antilhanas e norte-americana dominadas pelos ingleses, franceses e holandeses. Devido ao curto espaço desse texto, indico as duas leituras: de Alencastro, Luiz Filipe de. *O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Cia das Letras, 2000.p. 323-325 e Verger, op cit. p. 19-20.

29 AHU, CARTA da Junta da arrecadação e administração da Fazenda Real, dirigida ao Rei, em que participa ter sido arrematada por José de Sousa Reis a propriedade do Officio de Guarda mór do tabaco, pela quantia de 13000 cruzados. Bahia, 28 de setembro de 1761. Cx.: 29 – Doc.: 5549-5550.

30 AHU, REQUERIMENTO de José de Sousa Reis ao [D. José] solicitando providências para a restituição da corveta Nossa Senhora da Esperança e ressarcimento das perdas e danos que resultou do apresamento da mesma corveta no porto de Cabo Lau, quando se dirigia para o Castelo de São Jorge da Mina, por navios holandeses que usavam bandeiras inglesas. Cx.: 162 – Doc.: 12309.

Bahia.³¹ Foi também assistente da Alfândega da Bahia. Em 1763, arrematou por treze mil cruzados, a ser pago parcelado, o ofício de guarda-mor do tabaco.³² Seu irmão, Antônio de Souza Pires, exerceu o ofício de capitão de embarcação. Infelizmente ignoramos o seu local de nascimento, bem como o nome do pai e da mãe, e se ele construiu alguma família na Bahia. As raras Documentações que sobraram sobre José de Sousa Reis, apenas deixam entrever sua participação nos negócios junto à Costa da Mina.

Antônio Cardoso dos Santos era originário da província portuguesa do Minho. Possuía como pai legítimo o lavrador Pedro Domingues, sua mãe se chamava Antônia Francisca. Sua emigração para a capitania da Bahia ocorreu ainda na primeira metade dos setecentos. Casaria na década de 1770 com a jovem Ana Joaquina de São Miguel. Na época do seu casamento, estava com quase 60 anos de idade, contando sua noiva com 19 anos. A dita noiva era filha do negociante de escravos Francisco Barroso Marinho de Castro, e sua mãe se chamava Ana Quitéria do Nascimento. O casal teria dois filhos, um chamado Pedro Antônio e a outra Ana. Segundo Alexandre Vieira Ribeiro, alguns relatos de pessoas coevas presentes em Salvador, expõem a presença deste homem de negócio na cidade já em 1739. É mais do que provável o início da carreira trabalhando na companhia de um tio, passando posteriormente a atuar como caixeiro na casa comercial do negociante José Francisco da Cruz Alagoa. Neste último trabalho, conseguiu obter capitais para se inserir no comércio atlântico de humanos.³³

Senhorio de alguns navios na capitania, como a Galera Nossa Senhora da Barroquinha e Santa Rita, essa adquirida no valor de treze mil cruzados por parte do capitão André Marques. Pertencia ao rol, na Bahia setecentista, como um dos homens de negócios mais abonados, aliás, “não só negociante mais abonado desta Praça, mas entre os mesmos comerciantes o de maior consideração”.³⁴ Dono de uma visão mercantil sagaz, seria conhecido pelo talento notável diante das atividades comerciais. Formaria sociedades com alguns poderosos homens de negócios presentes na capitania, como Joaquim Ignácio da Cruz, Frutuoso Vicente Viana e Clemente José da Costa. Na

31 AHU, REQUERIMENTO de José de Sousa Reis ao rei [D. José] solicitando confirmação de carta patente ao posto de capitão da companhia de Infantaria da Ordenança do distrito da freguesia de Santa Ana. Cx.: 120 – Doc.: 9401.

32 AHU/BA, Cx.: 29 – Doc.: 5549-5550. O cargo de guarda mor do tabaco da cidade, tinha como dentre outros afazeres, prover as sentinelas nos posto de entradas e saídas, além de ser encarregado de colocar guardas nas embarcações que traziam tabacos, visando evitar os descaminhos.

33 RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750-c.1800)*. 2009. 256 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro. p. 219-232.

34 Ver em: AHU, Offício do Governador Conde da Ponte para Visconde de Anadia, no qual informa acerca de uma representação dos officiaes do Distincto Regimento dos Uteis, contra a promoção de Luiz Antonio da Fonseca ao posto de Tenente Coronel do mesmo Regimento. Bahia, 20 de junho de 1806. Cx.: 144 – Doc.: 28.836-28.840.

primeira sociedade, com Joaquim Ignácio da Cruz, Antônio Cardoso dos Santos atuaria no cargo de Procurador – Geral do contrato do tabaco na Bahia no ano de 1759, participando do mesmo modo dessa sociedade João Lopes Rosa. A rede de sociedade arrematante desse contrato estaria montada junto aos negociantes residentes em Lisboa, Duarte Lopes Rosa e Antônio Francisco Borges. Tal contrato seria um dos mais lucrativos na época.³⁵ Arremataria também o contrato dos dízimos, no valor de 125 mil cruzados, ao lado de Frutuoso Vicente Viana e Clemente José da Costa.³⁶

Por fim, caracterizando seu poder na sociedade da Bahia setecentista, o homem de negócios conseguiu o famigerado título do hábito da Ordem de Cristo em 1766. Já no ano seguinte obteria os desígnios da Ordem Terceira de São Francisco. Ainda assim, abarcou o cargo de Provedor da Santa Casa de Misericórdia, isso no ano de 1771. É interessante observar que, neste mesmo ano, estaria no posto de escrivão da Santa Casa da Misericórdia Frutuoso Vicente Viana, que tudo indica ser um grande amigo dele, além de sócio. Dito isso, ainda participou de vários cargos na capitania. Em 1781, ocupou o posto de Tesoureiro Geral da Capitania da Bahia e de tenente-coronel do Regimento dos Úteis. Do mesmo modo, exerceu o cargo de segundo feitor da abertura da Alfândega da Bahia. Enfim, seria também procurador dos negociantes em Salvador. Morreria no ano de 1786, deixando enorme fortuna a sua família.³⁷

No ano de 1751, o homem de negócios José de Sousa Reis escreve um requerimento solicitando ao rei d. José I uma certidão autorizando a aprovação do seu pedido para ocupar um “número” na lista dos vinte e quatro navios que comerciavam na Costa da Mina, pois com a chegada do Vice-Rei, Conde de Atouguia, foi passado uma ordem ao provedor e aos deputados da Mesa de Inspeção do Tabaco e Açúcar, proibindo essa navegação a ser exercida por mais de uma embarcação. Doravante, somente era permitido uma embarcação de cada casa comercial. O Vice-Rei havia concedido que ocupasse com sua galera Nossa Senhora, Santo Antônio e Almas, o “número” da quinta esquadra, até então ocupado pelo navio Nossa Senhora da Barroquinha, cuja propriedade era de uma sociedade entre os homens de negócios Antônio Cardoso dos Santos e Joaquim Ignácio da Cruz.³⁸

Com a intenção de provar ao rei a aquisição de tal “número”, José de Souza Reis pediu ao escrivão do registro do tabaco da Bahia, Francisco da Costa Pinto, que lhe

35 APEB, Ordens Régias, nº61 1758-1759.

36 RIBEIRO, 2009, op. cit.

37 Idem.

38 AHU, REQUERIMENTO de José de Sousa Reis ao rei D. José solicitando certidão a fim de poder deferir seu requerimento. Anexo: 3 Documentos. Cx.: 105 – Doc.: 8271.

passasse o livro do número das embarcações constando as petições e despachos da concessão do “número”. Nesse sentido, afirmava o escrivão:

Diz José de Souza Reis que ele suplicante alcançou de Vossa Excelência a graça de um número dos navios da Costa da Mina, e lhe é necessário cominação da esquadra, e declaração do número em que há de entrar a sua navegação, e porque se acha vago o número do navio Nossa Senhora do Socorro e Santo Antonio chamado vulgarmente o Fragateyro por ter passado este número mais próximo, que antes era da sexta esquadra, e de Casa de D. Teresa de Jesus Maria, necessita o suplicante da consignaçaõ daquele número da sexta esquadra para entrar nela a Curveta do suplicante Nossa Senhora Santo Antônio e Almas, ou outra qualquer embarcaçaõ, que o suplicante tenha. Pede a Vossa Excelência lhe faça a mercê conceder o lugar daquele navio Fragateyro da sexta esquadra para poder registrar no livro a que toca, e receberá mercê. Despacho do Senhor Conde da Atouguia Vice Rei. Concedo ao suplicante o número do Navio Nossa Senhora da Barroquinha que vaga na quinta esquadra na forma que pede ficando em sua total observância a portaria que mandei expedir a mesa do negócio sobre esta navegação.³⁹

Ainda assim, procurando manter sua posse no “número”, pediu ao mesmo escrivão outro Documento, dessa vez, um alvará com a narrativa do Vice-Rei autorizando sua embarcaçaõ a fazer parte da lista dos vinte e quatro navios. Nesse alvará de 1751, era da responsabilidade do Vice-Rei regulamentar a navegaçaõ para Costa da Mina, somente depois, através da ordem régia de 21 de janeiro de 1754, ficaria a carga dessa administraçaõ a Mesa de Inspeçaõ. Deste modo, o Vice-Rei apresentava as ordens:

Faço Saber aos que este Alvará virem, que tendo respeito a José de Souza Reis senhorio da Curveta Nossa Senhora, Santo Antonio e Almas, de que é capitão Antonio de Amorim Soares, me representar a tinha preparada para receber carga para a Costa da Mina por ser uma das embarcações do número daquela navegaçaõ; o que não podia fazer sem licença minha, pedindo-me lha conceder-se, e visto o seu requerimento, e o que em informou o desembargador superintendente do Tabaco, e pertencer ao presente turno na forma da planta do giro e a ordem de sua Majestade, hey por bem de lhe conceder como pelo presente concedo licença para carregar a dita curveta para a Costa da Mina.⁴⁰

Em 1754, José de Sousa Reis estava se defendendo das acusações estabelecidas pelo homem de negócios Antônio Cardoso dos Santos, que argumentava ter comprado um “número” na lista, sendo impossível outro negociante ocupar sua vaga de forma ilegítima como era a dele. Essa manifestação foi logo refutada por ele, passando a sustentar a ideia de que a suposta compra indevida do “número”, do qual era acusado, estaria na sociedade de Antônio Cardoso dos Santos e Joaquim Ignácio da Cruz, com o

39 AHU, REQUERIMENTO de José de Sousa Reis ao rei D. José solicitando certidão a fim de poder deferir seu requerimento. Anexo: 3 Documentos. Cx.: 105 – Doc.: 8271.

40 Ibidem.

navio Nossa Senhora da Barroquinha. Lembra aqui da nova lei estabelecida por Vossa Majestade: não podendo nenhuma cabeça ou casa de sociedade ficar com mais de uma embarcação na lista dos vinte e quatro navios, e tanto é assim que havia comprado somente um “número”, no ano de 1750, dando o donativo de quatro mil cruzados para a Fazenda Real, não entendendo o motivo das queixas.⁴¹

O Vice-Rei, Conde de Atouguia, pediria a corte para não retirarem o “número” de José de Sousa Reis, sem antes ser ouvido em juízo plenário. Ainda afirmou que, mesmo ganhando a causa Antônio Cardoso dos Santos, por meio das provisões expedidas, José de Sousa Reis deveria ser novamente restituído e conservado como dono do “número” até que seja convencido, porque não deve ser retirado da posse do “número” sem haver alguma questão extraordinária, enfatizando o fato dele estar garantido pelo direito de sua compra, agindo a Fazenda Real de forma correta nessa transação.⁴²

De agora em diante, vai ser iniciada uma demorada e complicada disputa entre os homens de negócios por um “número” na lista dos vinte e quatro navios autorizados a negociarem na Costa da Mina. Procuraria o rei com seu Conselho Ultramarino verificar quem estava com a razão, ou seja, José de Sousa Reis ou a sociedade de Antônio Cardoso dos Santos e Joaquim Ignácio da Cruz.

Ao longo dessa disputa, é preciso notar os interesses de cada homem de negócios, ao passo que existe uma tentativa de exercer um monopólio dentro da sociedade citada, buscando permanecer e ocupar diversas vagas na lista dos vinte e quatro navios, enquanto José de Sousa Reis, estava buscando entrar nessa lista privilegiada, ocupando uma posição.

No entanto, no decurso da pesquisa ficou evidente haver uma disputa presente dentro da capitania, notadamente acerca das rivalidades entre os homens de negócios, pois haviam aqueles que defendiam o poder Real, obedecendo e tentando estabelecer os ditames vindos de Lisboa, ficando outros na defesa da elite mercantil que aqui estava se cristalizando, querendo realizar suas atividades sem as pesadas e prejudiciais ordens da Coroa. São sumamente as forças dominantes se chocando nesse processo, pondo em evidência a situação de disparidade entre os sujeitos enobrecidos, protetores do poder real, e os indivíduos que tentavam a qualquer custo enraizar seu poder na colônia, mesmo que para isso tivessem que contestar a própria coroa.

Em 1754, José de Souza Reis voltaria a pedir ao escrivão Francisco da Costa Pinto, que lhe passasse a certidão presente nos livros das esquadras onde se estabeleceria o teor

41 AHU, REQUERIMENTO de José de Sousa Reis ao rei D. José solicitando certidão a fim de poder deferir seu requerimento. Anexo: 3 Documentos. Cx.: 105 – Doc.: 8271.

42 Ibidem.

das condições do “número” quinto. Nesse “número”, como já foi dito, estava presente a galera Nossa Senhora da Barroquinha. Também pediu informações sobre o conteúdo presente no livro, particularmente na parte tocante ao “número” da galera Nossa Senhora da Conceição, pertencente à Casa comercial de Joaquim Ignácio da Cruz e seu sócio Antônio Cardoso dos Santos. Por fim, solicitava as normas das condições da fixação da Galera Nossa Senhora da Barroquinha.⁴³

O escrivão do tabaco responderia que, revendo o livro primeiro, dos modos no qual é visto escrito a “nova planta do giro das embarcações” que zarpavam para negociar na Costa da Mina, o novo traçado do giro (uma nova lista), constava na quinta esquadra o seguinte assento e teor: “a galera Nossa Senhora da Barroquinha de André Marques há de Joaquim Ignácio da Cruz”.⁴⁴ Esse novo traçado serviria para a arrecadação do tabaco ser instruída das vinte e quatro embarcações autorizadas a navegar rumo a Costa da Mina.

Não obstante, o escrivão afirmava que revendo o livro primeiro dos números das vinte e quatro embarcações, estaria um assento, onde poderia se ver o seguinte: “Passou este número a galera Nossa Senhora da Conceição, Santo Antônio, e Almas de que é senhorio Joaquim Ignácio da Cruz”.⁴⁵ Em outro assento no mesmo livro, o escrivão observava, “o Patacho Nossa Senhora da Barroquinha, e Santa Rita do senhorio capitão André Marques é de Antônio Cardoso dos Santos, pela compra, como me constou pelo escrito de venda; e auto de posse que me apresentou”.⁴⁶

Ainda no ano de 1754, o requerimento de José de Sousa Reis vai passar pelo desembargador da capitania da Bahia, João Luiz Cardoso Pinheiro. Mediante três provisões, o homem de negócios estava procurando comprovar a compra do “número”. No conhecimento da primeira provisão, ficou de entregar os quatro mil cruzados de donativos da compra para a Fazenda Real, porém continuaria assinado no livro da receita do donativo, pelo tesoureiro geral da Fazenda Real, Manoel dos Santos Maia,⁴⁷ que ele estava pagando somente o valor de um conto e seiscentos mil reis.⁴⁸

Na terceira provisão, José de Sousa Reis argumentava que, ao registrar o “número” onde estava alocado o Navio Nossa Senhora da Barroquinha, deu para a Fazenda Real o

43 AHU, REQUERIMENTO do capitão José de Sousa Reis ao rei D. José solicitando provisão para ser conservado na posse do número para navegação da Costa da Mina. Anexo: 7 Doc. Cx.: 121 – Doc.: 9457.

44 Idem.

45 Ibidem.

46 Ibidem.

47 É necessário pensar que este tesoureiro geral também participava do tráfico de escravos, inclusive constava seu nome como senhorio dentro do monopólio dos vinte e quatro navios, ele estava presente na lista de 1751, como vai ser visto no quadro I.

48 AHU/BA, Cx.: 121 – Doc.: 9457.

donativo de um conto e seiscentos mil reis, como constava no conhecimento da primeira provisão. Contudo, faltaria o pagamento do registro do conhecimento, necessário para registrá-lo no livro dos registros das petições e despachos que permitia conceder os “números”. Acabaria por pedir ao Vice-Rei tal mercê, dando ele ordens ao escrivão Francisco da Costa Pinto para registrar o conhecimento, sendo passada sua embarcação aos livros do número no ano de 1751.⁴⁹

Continuando em 1754, o secretário de Estado, o doutor José Pires de Carvalho, avisava ao Vice-Rei que José de Sousa Reis, para bem de sua justiça, precisava de uma certidão presente nos livros da secretaria do Estado constando uma ordem do rei determinando o empecilho de ceder “números” da navegação para a Costa da Mina através dos donativos. A carta passada pelo Conselho Ultramarino, determinando essa nova ordem, seria enviada no ano de 1751, e era assinada por Diogo de Mendonça Corte Real. Nessa carta, de tom completamente ríspido, o Conselho elogiava o cuidado e zelo do Vice-Rei em tentar restabelecer os negócios com a Costa da Mina, não permitindo que excedesse o número dos vinte e quatro navios estabelecido desde 1699. Também enaltecia suas atitudes contra o abuso decorrido pela liberdade do comércio, concentrando um só dono em vários navios, no qual foi desfeito e repartido de forma correta. No entanto, observava o Conselho Ultramarino:

Não aprova sua Majestade que fossem preferidos os ditos homens de negócio por Donativos visto não ter vossa Excelência [Vice-Rei]⁵⁰ ordem para isso, e é servido o mesmo senhor, que Vossa Excelência mande chamar os dois homens de negócio, que Vossa Excelência proveu ultimamente, depois de receber a minha carta, e lhes declarem, que não devem pagar o Donativo, visto que Vossa Excelência avisa que o não pagaram, mas que citam nessa Fé, e para que esta matéria não entre em dúvida, para os sucessores de vossa Excelência, ordena o mesmo senhor, que esta carta se registre na secretaria desse governo.⁵¹

Em outra ordem presente numa provisão, ainda constava os levantamentos de defesa apresentados por José de Souza Reis, mas ao final já havia uma conclusão, que as possibilidades dessa defesa, principalmente o pagamento de quatro mil cruzados, não estava bem fundamentada, era limitada. De consolo, o Conselho Ultramarino avisava que ele poderia deixar de pagar uma carregação já feita dentro da lista dos vinte e quatro navios. As ordens vindas de Lisboa engrossariam a pressão na busca de sua desistência, procurando de todas as formas embaraçar qualquer sentença favorável ao homem de negócios. Assim, numa possibilidade dele abdicar do “número”, permitiria o Conselho

49 AHU/BA, Cx.: 121 – Doc.: 9457.

50 Grifo nosso.

51 AHU/BA, Cx.: 121 – Doc.:9457.

a devolução dos quatro mil cruzados sem haver o desconto dos lucros da carregaçãõ já realizada. Na conclusãõ da carta, podemos ver o Conselho dando razãõ para que o “número” fosse devolvido ao homem de negócios Antônio Cardoso dos Santos.⁵²

A carta de 8 de novembro de 1754, expedida pela Mesa de Inspeçãõ, traz algumas informações interessantes para compreender as relações de poder que estavam sendo cristalizadas, e aqui é preciso entrar no cenário político perpassado na cidade da Bahia. De fato, nessa carta assinada por Venceslau Pereira da Silva, podemos ver uma queixa da Mesa com relação ao homem de negócios José de Souza Reis, é preciso prestar atenção no tom de desdém quando se refere a ele. Dizia a Carta: “pretendeu agora um José de Souza Reis, fazer carregar para a Costa da Mina, uma sua embarcaçãõ número vinte e quatro daquele comércio”.⁵³

Na presente ocasiãõ, em 8 de novembro de 1754, a Mesa de Inspeçãõ, estava se queixando do atrevimento dele em querer embarcar sua navegaçãõ rumo aos portos da Costa da Mina na frente de seis navios na forma do giro seguindo a ordem da lista fixada de três em três meses. Culparia o Conde de Atouguia pela autorizaçãõ ilegal: “que no presente tempo se intrometeu, a passar Alvará de licençã para navegar, e a regular o tempo em que ham de carregar, e sair os navios da presente esquadra”.⁵⁴ Nessa época, a ordem de aprovar as embarcações dirigidas para os ditos portos ficava a cargo da Mesa, conforme vimos acima. A seu favor, não custou lembrar ao Conselho Ultramarino: “dando-lhe Vossa Majestade pela Provisãõ f.5 uma ampla jurisdiçãõ para privativamente tratar, e dispor a regulaçãõ do negócio, e navegaçãõ da Costa da Mina, tirada absolutamente do governo geral, queira este ainda hoje tê-la, e ser superior a Mesa, ou parcial com ela”.⁵⁵

Na carta, a Mesa de Inspeçãõ afirma em tom de conselho, que obtendo notícias da saída das embarcações no sistema de três em três meses, nunca houve literalmente a realizaçãõ do sistema, sendo um dos principais motivos a falta da produçãõ de tabaco de terceira categoria nos campos da Cachoeira, só se produziam uma vez por ano, ficando em falta dele a própria Mesa.⁵⁶

Como o leitor deve ter percebido, aqui sãõ aspectos dentro de uma rivalidade política acontecendo na Salvador colonial. Assim, na leitura das cartas, ao nos depararmos com os tons ríspidos e acusatórios contra o Vice-Rei, encontramos disputas

52 AHU/BA, Cx.: 121 – Doc.:9457.

53 Ibidem.

54 Ibidem.

55 Ibidem.

56 Ibidem.

existentes entre o presidente da Mesa de Inspeção, Venceslau Pereira da Silva e o Conde de Atouguia. Desse modo, Pierre Verger já chamava atenção sobre o poder exercido pelo presidente da Mesa no cenário político, na maioria das vezes, seria até mesmo mais influente do que os Vice-Reis. Inimigo declarado do Conde das Galveas, Vice-Rei anterior, em vários momentos o dito presidente entrou em conflito com o Conde de Atouguia,⁵⁷ um dos exemplos pode ser visto nesse caso das disputas dos negociantes por um número na lista dos vinte e quatro navios.

Ao longo desse conflito, entre os dois principais homens de negócios do texto, podemos pensar acerca de algumas práticas e interesses políticos estabelecidos na cidade. Ora, José de Sousa Reis foi um dos homens de negócios residentes na Bahia ausentes da lista dos vinte e quatro navios, e somente adquiriu o “número” através das políticas reformistas tomadas pelo Vice-Rei, da sua defesa contra os poderosos monopolistas. É muito provável que outros dos seus colegas também estivessem vendo nas atitudes do Conde de Atouguia, uma esperança de obter um “número” na famigerada lista, certamente esse governante lutou a favor dos interesses deles.

Esse foi o caso, por exemplo, de David de Oliveira Lopes, proprietário da galera São Miguel o Anjo, Santo Antônio e Almas, que conquistou uma vaga na lista dos vinte e quatro navios no ano de 1751. Já agora, porém, a questão foi diferente. Tal homem de negócios havia solicitado um “número” ao Conde de Atouguia, recebendo a graça para ocupar a vaga do navio Bom Jesus de Villa Nova, pertencente a Manoel Ferreira dos Santos Maya, monopolista com dois “números” na lista. Entretanto, como esse último alegou que já haviam retirado um “número” de sua posse, passando a Bernardo da Silva Barros, não quis David de Oliveira Lopes sustentar “dúvidas e contentas”, estando com sorte na ocasião, acabou entrando na lista no lugar do recém-falecido Arcanjo Pinheiro, dono da curveta São José e Santo Antônio e Almas, pagando dois mil cruzados para a Fazenda Real da Bahia.⁵⁸

Por sua vez, Antônio Cardoso dos Santos, que tinha sociedades com Joaquim Ignácio da Cruz, estava representando os interesses dos monopolistas e da metrópole, ganhando a proteção do presidente da Mesa de Inspeção, Venceslau Pereira da Silva, homem de confiança do Marquês de Pombal, inclusive Pierre Verger elucidou⁵⁹ suas atitudes favorecendo os homens de negócios estabelecidos em Portugal. Porém, ao contrário de Pierre Verger, que afirmou ter sido ele adversário dos monopolistas da lista

57 VERGER, op. cit., p. 97-99.

58 AHU, REQUERIMENTO de David de Oliveira Lopes ao rei [D. José] a pedir um dos números dos vinte e quatro que navegam para Costa da Mina. Anexo: requerimento (1 Doc.). Bahia, 15 de maio de 1752. Cx.: 109 – Doc.: 8548.

59 Idem.

dos vinte e quatro navios, acreditamos em seu envolvimento e defesa do “número” aos ditos sócios, cujo motivo maior é o fato do ligamento dele com os negociantes metropolitanos, dos quais também a sociedade era ligada, sem contar as suspeitas dos descaminhos praticados junto com André Marques Gomes.⁶⁰ Em favor de tal opinião, é significativo ainda o fato da participação dele com Joaquim Ignácio da Cruz na Companhia Geral da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro.⁶¹ Na verdade, devido aos problemas ocorridos na conjuntura, das desordens no comércio de escravos, seria ele favorável ao estabelecimento de uma companhia geral aos moldes das existentes em outras nações europeias, controlada pelo Estado.⁶²

Aliás, não foi a toa que sua escolha para a presidência da Mesa de Inspeção foi contestada justamente pelos homens de negócios ausentes da dita lista. No entanto, para explicar a situação de proteção por parte da metrópole ao homem de negócios Antônio Cardoso dos Santos, é necessário investigar a biografia da sua cabeça de sociedade, Joaquim Ignácio da Cruz.

O homem de negócios Joaquim Ignácio da Cruz nasceu em Lisboa em 27 de setembro de 1725, morrendo aí no ano de 1766. Sua família era conhecida como uma das mais nobres de Lisboa, filho do casal João Francisco da Cruz e de Joana Maria de Sousa, tendo como irmãos os comerciantes José Francisco da Cruz, Anselmo José da Cruz e o padre Antônio José da Cruz, bem como duas irmãs que seguiram carreira no mosteiro de Chelas: as freiras D. Agostinha Maria dos Prazeres e D. Teresa Perpétua de Jesus. Na Bahia, casou com a rica herdeira, filha única, D. Ana Joaquina Inácia da Cunha. Não tiveram filhos. O pai dela, de nome desconhecido, nasceu na colônia, sua mãe se chamava D. Maria da Encarnação Correia.⁶³

Joaquim Ignácio da Cruz daria mostras de sisudez desde muito jovem; em 1737, com apenas doze anos de idade, já estava na cidade de Salvador por chamado do seu irmão, José Francisco, que queria iniciar o menino nos segredos da atividade comercial. Depois do retorno do seu irmão para Lisboa, ficaria responsável por representar a Casa

60 Conforme vamos ver abaixo, por denúncia do desembargador João Elizeu de Sousa, Wenceslau Pereira da Silva estava sendo acusado de ter feito descaminhos no órgão dos ausentes e órfãos, e com o dinheiro ter investido em embarcações com o homem de negócios André Marques, um dos importantes nomes da lista do monopólio dos vinte e quatro na década de 1740.

61 VERGER, *op. cit.*, p. 105-107.

62 AHU, Col. Castro Almeida. PARECER Wencesláo Pereira da Silva, em que se propõem os meios mais convenientes para suspender a ruina dos três principais generos do commercio do Brazil, assucar, tabaco e solla. Bahia, 21 de fevereiro de 1738. Cx.: 3 – Doc.: 347.

63 CASTILHO, *op. cit.*

comercial.⁶⁴ No ano de 1755 morava no bairro da Praia, tendo vinte e nove anos.⁶⁵ Não sabemos como progrediu na ocupação mercantil, mas o certo é que após ter crescido nos negócios obteve um bom casamento, angariando consideráveis capitais: “Parece que a fortuna da noiva se achava onerada de dívidas passivas incobráveis. Conseguiu o ativo Oratoriano um decreto para seu irmão Joaquim poder cobrar executivamente dos seus devedores e dos da casa de sua mulher os seus créditos; realizou tudo”.⁶⁶

No dia 2 de maio de 1757, recebeu mercê do ofício de segundo tabelião de Salvador, durando o tempo de três anos, pagando a Casa da Moeda da cidade, como donativo para Real Fazenda da Bahia, um conto e cem mil réis.⁶⁷ A isso acrescentou-se outra mercê recebida em 4 de maio de 1757, pagando o triênio para a mesma Casa, novamente como donativo a Fazenda Real, novecentos e sessenta mil réis, ao ofício de segundo escrivão dos órfãos de Salvador.⁶⁸ Nos dois ofícios poderia nomear serventuário no caso de não poder executá-los.

Em 1765, Joaquim Ignácio da Cruz voltou a residir em Lisboa, novamente por chamado do seu irmão João Francisco, que passou a ser possuidor de diversos títulos nobiliárquicos, como Fidalgo do Conselho do Rei e da Casa Real, além de Conselheiro da Fazenda. Tão logo chegou na Corte, também angariou diversos títulos e cargos, revelando a imensa influência da sua família. Na data de 30 de abril de 1767, recebeu a nomeação de administrador da Alfândega, sucedendo o citado irmão. Posteriormente, seria nomeado Provedor da Junta do comércio e da companhia do Grão Pará e Maranhão, essa última fundada pelo irmão. Obteve mais duas nomeações: inspetor das obras públicas e diretor das fábricas e Conselheiro da Fazenda de capa e espada. Em 21 de outubro de 1769, conquistou o foro grande, no dia 17 de dezembro, ganhou a mercê de Brasão das Armas.⁶⁹

Seus negócios sofreram um faustoso acréscimo pela herança adquirida de seu irmão, José Francisco, morto em 1768, inclusive foi nomeado como testamenteiro. Sua família, além de ter enriquecido no comércio, tinha contatos poderosos na corte, como

64 CASTILHO, op. cit.

65 AHU, Col. Castro Almeida. Offício do Desembargador Antonio José da Fonseca Lemos, para Diogo de Mendonça Côrte Real, sobre os descaminhos que se praticavam no commercio da Costa da Mina. Bahia, 2 de julho de 1755. Cx.: 10 – Doc.: 1755-1758.

66 CASTILHO, op. cit.

67 AHU, DECRETO do rei D. José nomeando Joaquim Inácio da Cruz para a serventia por tempo de três anos no ofício tabelião da cidade da Bahia. Anexo: 2 Docs. Cx.: 139 – Doc.: 10214. Belém, 2 de maio de 1757.

68 AHU, DECRETO do rei D. José nomeando Joaquim Inácio da Cruz para servir por tempo de três anos no ofício de segundo escrivão dos órfãos da cidade da Bahia. Anexo: 2 Docs. Cx.: 139 – Doc.: 10226. Belém, 4 de maio de 1757.

69 Idem.

o ministro Marquês de Pombal – depois dele, somente o rei D. José I. Certamente, essa amizade poderia ajudá-lo quando fosse necessário resolver algum tipo de pendências nos negócios.⁷⁰

No tráfico de escravos, Joaquim Ignácio da Cruz esteve presente intensamente nas décadas de 1740 e 1750. Figurante ativo no monopólio dos vinte e quatro navios, desde a lista de 1743, onde constava o nome dele e mais associados com três grandes embarcações.⁷¹ Assim, seria senhorio da corveta Nossa Senhora da Conceição e Santa Ana. Em outra Documentação, o nome dele aparece possuindo outra embarcação, a Galera Nossa Senhora da Conceição, Santo Antônio e Almas. Nessa última embarcação, teve como sócio Antônio Cardoso dos Santos.⁷²

Ainda seria proprietário de outra embarcação na Bahia, dessa vez em sociedade com Manoel Ignácio Ferreira e mais sócios. Tratava-se de uma curveta denominada de Nossa Senhora Mãe dos Homens, Vitória e Almas, que navegou para a Costa da Mina no ano de 1763. Nesse momento as navegações iam livremente para a Costa da Mina, uma vez que o monopólio dos vinte e quatro navios tinha terminado no ano de 1756.⁷³

A presença desse influente homem de negócios na capitania baiana a favor do tráfico de escravos foi fundamental para absolvição de Theodozio Rodrigues da Costa, diretor da Fortaleza de Ajudá⁷⁴ nos anos de 1751 até 1759. Após ser expulso da orla ocidental africana pelo rei do Daomé, foi processado por ter desertado sem a ordem real, o que por lei resultaria em degredo e bens sequestrados, mas Joaquim Ignácio da Cruz intercedeu no caso, sendo seu fiador, foi absolvido em 1761.⁷⁵ Possivelmente o diretor estava associado com ele, agindo em prol de sua casa comercial.

Outra sociedade envolvendo Joaquim Ignácio da Cruz e Antônio Cardoso dos Santos esteve no contrato do tabaco da Bahia, que também tinha como sócio João Lopes Rosa. Nesse contrato, atuou como procurador-geral. A arrematação dele perpassou uma rede de sociedades montada a partir dos negociantes de Lisboa, Duarte Lopes Rosa e Antônio Francisco Borges.⁷⁶ Esse contrato era um dos mais lucrativos na

70 AHU, DECRETO do rei D. José nomeando Joaquim Inácio da Cruz para servir por tempo de três anos no ofício de segundo escrivão dos órfãos da cidade da Bahia. Anexo: 2 Docs. Cx.: 139 – Doc.: 10226. Belém, 4 de maio de 1757.

71 VERGER, op. cit., p. 96-97.

72 AHU/BA, Cx.: 125 – Doc.: 9756.

73 AHU, DECRETO do rei D. José ao Conselho Ultramarino concedendo licença a Manoel Inácio Ferreira, Joaquim Inácio da Cruz e mais proprietários da Corveta, Nossa Senhora Mãe dos Homens, Victória e Almas, para confirmasse a sua viagem para a Costa da Mina. Lisboa, 1 junho de 1763. Cx.: 151 – Doc.: 11545.

74 VERGER, op. cit., p. 96-97.

75 Idem, p. 109-110.

76 APEB, Ordens Régias, nº61 1758-1759.

época, inclusive tinha uma importância fundamental para o tráfico de escravos, pois existe uma hipótese ligando-o aos negócios na Costa da Mina, de modo que quem o controlava tinha poder considerável para enviar embarcações aos portos africanos ocidentais.

Observando atentamente a biografia de Joaquim Ignácio da Cruz, notamos sua busca na monopolização das embarcações que tinham o direito de ir à Costa da Mina. Parece mais do que provável, o favorecimento expedido da metrópole em prol da sociedade estabelecida entre Antônio Cardoso dos Santos e Joaquim Ignácio da Cruz. Neste caso, o Vice-Rei não conseguiu realizar as reformas pretendidas, o que demonstra a força dos homens de negócios monopolistas, dos quais se beneficiavam do apoio da Mesa de Inspeção, presidido por Venceslau Pereira da Silva, figura defensora dos seus interesses nos embates arrolados em Lisboa.

Note-se que, por outro lado, identificamos José de Sousa Reis numa situação de quase isolamento, praticamente em sua defesa só havia o Vice-Rei e o desembargador João Elizeu de Souza, novatos com vontade de implantar as reformas para combater o monopólio. Por essas descrições levantadas acima, creio que, de certo modo, esse caso do presente estudo, permite exemplificar o que a historiografia dizia a respeito das suspeitas recaídas sobre o Conde de Atouguia, afirmando os autores Pierre Verger e Maurício Goulart, incidir muitas vezes acusações de má administração e envolvimento ilícitos com certos homens de negócios integrantes do monopólio dos vinte e quatro navios.⁷⁷

Na realidade, o fato é que tanto o Conde de Atouguia como o desembargador João Elizeu de Souza procuraram não se associar a José de Sousa Reis, mas sim exercer as ordens enviadas pelo Conselho Ultramarino, retirando da lista aqueles homens de negócios monopolistas. Como tais medidas vieram a desagradar certas autoridades e poderosos residentes na capitania, não demorou muito para ser retirado do cargo o Vice-Rei. Ao ficar sem governo por algum tempo, assumiria interinamente uma junta governativa provisória muito ligada aos interesses de Venceslau Pereira da Silva, passando assim a deter uma ampla liberdade de atuação no cenário político. Uma vez com essa liberdade, o presidente da Mesa de Inspeção perseguiria com todo seu ódio os homens de negócios de sua oposição.⁷⁸

Como quer que seja, depois dessa apresentação das questões políticas, a Mesa de Inspeção surgiria aqui exercendo o seu poder habitual. No primeiro requerimento solicitado por José de Sousa Reis, ela não aparecia, surgindo somente no final do

77 Ver em: VERGER, op. cit., p. 97-99 e GOULART, op. cit., p. 199.

78 VERGER, op. cit., p. 100.

segundo requerimento. Em compensação, no ano de 1755, ela enviou um aviso ao rei D. José e sua corte, informando que não tomaria decisão alguma sem antes ter a confirmação da rescisão da venda ao dito homem de negócios. Assim, havendo a rescisão, passaria o “número” a Antônio Cardoso dos Santos.⁷⁹

No relato da Mesa de Inspeção, era presente a afirmação da falta de informações novas sobre os dois requerimentos passados anteriormente, e ainda observava ser essa dúvida crucial no intuito de tomar qualquer medida, uma vez que as ordens passadas através do Conselho Ultramarino não foram colocadas em prática pelo Vice-Rei.⁸⁰

A resposta do Conselho Ultramarino se deu através de uma petição encaminhada por parte de José de Sousa Reis, pedindo a sua manutenção no “número”, suplicando sua permanência, de modo que não seria justa sua retirada da posse do “número”. Para reforçar o pedido, aludia as prováveis perdas dos seus negócios e também a própria Fazenda Real. De qualquer maneira, sem muitos argumentos, insistia em manter sua defesa diante do valor desembolsado. A verdade é que as coisas não estavam boas aos interesses desse homem de negócios, na petição acabou realizando um comentário atacando o Conselho Ultramarino, declarando que até mesmo quando alguém possui um objeto de forma injusta não deveria ser privado da sua posse, quanto mais ele que, além da posse, estava mostrando um título tão honesto como foi o contrato oneroso da compra do “número” no valor dos quatro cruzados.⁸¹

Já Antônio Cardoso dos Santos também argumentava sua defesa numa petição, lembrando ser injusto o impedirem de voltar a ocupar uma vaga do “número”, a qual obteve do Conselho Ultramarino. Acusava José de Sousa Reis, culpando-o dos embaraços da graça obtida na corte, recorrendo ao pífio valor do pagamento, que na sua opinião são “obrepticios” e “sobrepticios”, ou seja, fraudulentos e dolosos. Com isso, também informava que os embaraços causariam sérios prejuízos aos seus negócios. Por fim, procurou implorar ao rei como única fonte de justiça no caso, e logo prevendo a demora da apreensão judicial no juízo da Coroa, dizia: “Para Vossa Majestade lhe faça mercê mandar passar terceira provisão para que o excelentíssimo Conde Vice-Rei, desembargador juiz da coroa, e a mesa de inspeção cumpram ao suplicante assinada a provisão”.⁸²

79 AHU/BA, Cx.: 125 – Doc.: 9756.

80 Idem.

81 AHU, REPRESENTAÇÃO da Mesa de Inspeção da Bahia ao rei D. José para que não tomem medida alguma sem antes ser decidida a dúvida da rescisão da venda que se fez a José de Sousa Reis da causa do número do navio que navega para a Costa da Mina e que pertence a Antônio Cardoso dos Santos. Anexo: 29 Docs. Cx.: 125 – Doc.: 9756.

82 AHU/BA, Cx.: 125 – Doc.: 9756.

No final desse último parágrafo, obtemos a informação da participação de outro sujeito nesse processo, o cavaleiro professo na Ordem de Cristo e desembargador da Bahia, João Elizeu de Sousa, que talvez atuou junto aos interesses do Vice-Rei. Os dois, ao que parece, estavam fazendo de tudo para que o “número” permanecesse com José de Sousa Reis.

O desembargador João Elizeu de Sousa manteve boas relações com o Conde de Atouguia, conforme depreende-se de uma averiguação de sua autoria a respeito das acusações de irregularidades recaídas sobre o Vice-Rei, na qual procurou elogiá-lo pelo caráter e cuidado desempenhado no zelo da coisa pública.⁸³ Já o mesmo não podemos falar do presidente Venceslau Pereira da Silva, sendo seu opositor, segundo Pierre Verger.⁸⁴ De fato, na sua passagem pela Bahia, não hesitou em denunciá-lo diversas vezes de envolvimento com descaminhos, levando sérios prejuízos a Fazenda Real da Coroa.

Numa delas, em 1753, acusou-o de irregularidades na cobrança de impostos da provedoria dos defuntos e ausentes, quando exerceu o cargo de provedor, na época era também juiz de fora. No caso, o denunciou por ter furtado o dinheiro e utilizá-lo numa compra em sociedades de uma embarcação destinada ao tráfico de escravos, “da qual tirou quarenta mil cruzados para comprar um navio para a Costa da Mina”, junto ao tesoureiro da provedoria, Manoel da Fonseca Rebelo, o escrivão Francisco Dinis da Costa e o homem de negócios André Marques.⁸⁵

Pelo visto, Venceslau Pereira da Silva e seus colegas não estavam preocupados com os avisos da Coroa quando se expressaram no combate aos descaminhos na dita provedoria, “que não tomem, nem mandem tomar, nem ainda por empréstimo dinheiro algum de defuntos e ausentes”.⁸⁶ Era rigorosamente proibido qualquer tentativa de usar esse órgão administrativo para fins próprios.

João Eliseu de Souza ainda o acusava de estar envolvido nas irregularidades das contas dos donativos relacionados com a compra de escravos, pois nos livros da

83 AHU, CARTA do desembargador João Eliseu de Sousa, informando o Rei de serem falsas as acusações feitas contra o Vice Rei Conde de Atouguia, cuja caracter e zelo muito elogia. Bahia, 14 de novembro de 1753. Cx.: 6 – Doc.: 768-769.

84 VERGER, op. cit., p. 97-99.

85 AHU, INFORMAÇÃO do desembargador João Eliseu de Sousa acerca de um desfalque nos dinheiros dos defuntos e ausentes attribuido ao desembargador Wencesláu Pereira da Silva, quando Juiz de Fóra, das irregularidades nos cobranças dos impostos, etc. Bahia, 18 de setembro de 1753. Cx.: 5 – Doc.: 729-731.

86 AHU, CARTA do desembargador da Relação da Bahia João Veríssimo da Silva Torres Cordeiro ao rei [D. João V] dando conta da residência que tirou ao antigo servidor dos ofícios de juiz de fora e órfãos, provedor das capelas e dos defuntos e ausentes da cidade da Bahia Inácio Barbosa Machado. Anexo: 8 Docs. Bahia, 15 de julho de 1725. Cx.: 23 – Doc.: 2087.

Alfândega no ano de 1748, de cada 99.809 escravos que constavam anotados para pagar o donativo, custando 2\$000 reis por cabeça, faltou os valores de 5.662 escravos.⁸⁷

Venceslau Pereira da Silva não deixaria o desembargador sem respostas, em 1755, o acusou de tentar destruir a Mesa de Inspeção. Se referindo a ele como “o profeta Elizeu”, encaminhou um ofício ao Marquês de Pombal, dizendo: “de falar com petulância este ministro cheio de infâmia, e do ventoso falto do valimento com que arrota, e engana a gente comum de sua pátria, o que venera, e o acredita como profeta”.⁸⁸ Continuava: “e assim acumula, e agrega grande despeito de gente de sua facção que é a pior com que persegue, e desvaloriza a pobre mesa de inspeção, e não menos insulta os ministros da justiça, os quem capitula, por qualquer causa que se entoja, ou se lhe vis meter na cabeça pela língua dos mexeriqueiros”.⁸⁹

Como “Facção”, mencionou na fonte o envolvimento dele com Plácido Fernandez Maciel, que era um “homem incógnito”, destemido, atrevido, maligno, desbocado e mentiroso. Incluindo também no grupo o secretário da justiça e juiz do crime, Francisco Xavier Pereira, o advogado Pedro Nolesco Ferreira Peres, o bacharel Christovão Alves, Christovão Soares Nogueira e Manoel Dias Sousa. Outro membro é o Conde de Atouguia, que insinuou ter saído do cargo de vice-rei, “depois de sofrer muita insolência, e descompostura de sua maior língua, e perversa natureza”.⁹⁰

Por sua vez, em 1753, quando foi consultado para se manifestar sobre uma acusação referente ao Conde de Atouguia, acusado de receber prêmios para favorecer armações de embarcações no tráfico de escravos da Costa da Mina, pertencentes a João Dias da Cunha, Joaquim Ignácio da Cruz e Theodozio Rodrigues de Faria, João Elizeu de Sousa não poupou palavras para elogiá-lo e inocentá-lo de qualquer participação ilícita nesse tipo de negócios:⁹¹ “o que tenho visto no Conde depois que estou nesta Terra, é um governo sem violências, um Deus grande de se conformar em tudo com as ordens da Vossa Majestade, uma afabilidade para todos, e um notório desinteresse”.⁹²

87 AHU/BA, Cx.: 5 – Doc.: 729-731.

88 AHU, Col. Castro e Almeida. Offício do Intendente Geral Wencesláo Pereira da Silva, para Sebastião José de Carvalho e Mello, referindo-se ás reclamações dos Capitães dos navios por causa dos carregamentos e partida da frota e á injusta indisposição que havia contra a Mesa da Inspeção. Bahia, 7 de julho de 1755. Cx.: 11 – Doc.: 1922-1947.

89 Idem.

90 Ibidem.

91 AHU, PORTARIA regia ordenando ao desembargador João Eliseu de Sousa que averiguasse serem ou não verdadeiros certos factos irregulares attribuidos ao Vice Rei Conde de Athouguia, que se dizia estar interessado na navegação com a Costa da Mina, associado com João Dias da Cunha, Joaquim Ignacio da Cruz e Theodosio Rodrigues de Faria, administradores do Tabaco. Belem, 1 de dezembro de 1752. Cx.: 5 – Doc.: 729-731.

92 Também utilizei esse Documento para escrever tal parágrafo: AHU/BA, Cx.: 6 – Doc.: 768-769.

A culpa de ter disseminado essas informações falsas contra o Conde de Atouguia, na opinião do desembargador, partiu do provedor da moeda, Francisco Xavier Paz Pinto, que era inimigo dele, não poupou palavras para depreciar o seu comportamento: “Este provedor é o pior homem que eu conheço, porque a língua é a mais fêrina que pode a ver, o gênio o mais terrível que se encontra, e coração o mais péssimo”,⁹³ continuava João Elizeu de Sousa, “de tudo quanto há diz mal, e sem o menor escrúpulo afirma por verdade o que nunca foi sonhado: toda esta terra vive perturbada com ele, e tudo traz inquieto, nem é possível se possa fazer diligência nenhuma com exação estando ele aqui; porque traz tudo em um continuo enredo”.⁹⁴

Na etapa seguinte do processo, existiram dois requerimentos, sendo que o requerimento de José de Sousa Reis, permanecia argumentando sua defesa no valor dos quatro cruzados, enquanto Antônio Cardoso dos Santos, procurou se defender de modo mais contundente, de certa forma mais agressivo, lançando acusações e injúrias ao Vice-Rei. Na sua opinião, ele sempre descumpriu as ordens passadas pela Coroa, levando os litígios ao máximo possível de atrasos, chegando até mesmo a retirar de seu poder um “número” e vendendo a José de Sousa Reis, cuja provisão da sua compra escondeu, não deixando nem mesmo na posse de seu concorrente.⁹⁵

Continuando o requerimento, permaneceu destilando cólera ao Vice-Rei, advertindo a Vossa Majestade que as acusações acerca dos dois navios presentes na sociedade não tinham fundamento, pois um pertencia a ele próprio, enquanto o outro era da posse de Joaquim Ignácio da Cruz, existindo vários mercadores da Bahia a dispor crédito aos homens de negócios para carregar as embarcações. Do mesmo modo, o acusava de cobrar uma taxa indevida, uma vez que só através de um donativo poderia ceder às suas exigências a propósito da restituição.⁹⁶

No requerimento ainda era possível observar os pretextos que impossibilitavam Antônio Cardoso dos Santos de ganhar a causa, o maior motivo estaria no fato de Joaquim Ignácio da Cruz, seu sócio, ser um dos membros dos navios da navegação para a Costa da Mina. No navio desse último, estariam interessados nos investimentos importantes homens de negócios da praça da Bahia, ou seja, Bento Ferreira Galiza e José Alves da Silva, formando várias casas de negócios atuantes no cenário mercantil. Esse

93 AHU/BA, Cx.: 5 – Doc.: 729-731.

94 Idem.

95 AHU/BA, Cx.: 125 – Doc.: 9756.

96 Idem.

sócio era suspeito de uma ampla participação em navios do “número”, mesmo estando terminantemente proibido.⁹⁷

Essas duas acusações foram amplamente rebatidas por Antônio Cardoso dos Santos, porque em suas palavras: “sendo 24 os navios daquela navegação, são também 24 os senhorios (...) e é sem dúvida que estes podem evitar maior dano na perda, e contingência dos negócios chamar para as suas sociedades quaisquer pessoas que lhes forem mais útil”.⁹⁸ Na sua visão, isso não seria motivo de sua retirada da posse do “número”, nem tampouco poderia ser considerada justificativa caso não fosse bem-sucedido nessas atividades comerciais, já que sua casa comercial estaria entre uma das de maiores negócios na cidade, circulando várias navegações por diversas partes do Império Ultramarino, em Lisboa, no Porto, na cidade de Colônia, na Costa da Mina, dentre outros portos.⁹⁹

O homem de negócios mantinha sua defesa apelando por sua grandeza comercial, citando algumas ações realizadas, por exemplo, mandaria, sempre quando possível, navios acolhedores dos avisos das naus da Índia, como foi o caso, em 1750 e 1751, de dois navios enviados com esse objetivo, servindo no abastecimento das embarcações estrangeiras arribadas no porto da Bahia. Dizia diretamente para a Coroa que naquele momento, estariam ele e seu sócio, Joaquim Ignácio da Cruz, administrando o Contrato do Tabaco, em cujo negócio sua casa comercial arrematava cerca de seiscentos mil cruzados, sendo o negócio do alto interesse de mais súditos e da própria Coroa, pois o cabedal extraído daí estaria disponível aos negócios da colônia, de uma forma que era possível produzir vantagens “ao risco do capital, vindo assim a ter Vossa Majestade opulentos Vassalos para grandeza da sua república, e sustentação dos comércios de que tanta utilidade tem redundado a Coroa de Vossa Majestade”.¹⁰⁰ Em suma, dizia que seus negócios sempre estariam disponíveis ao serviço do rei.

Continuava com seus ataques ao Vice-Rei, mas não somente o considerava como culpado, insultando também o desembargador João Elizeu de Sousa, que, segundo ele, devido a sua amizade com o Conde de Atouguia, demorava a passar a provisão do ganho da restituição enviada pelo Conselho Ultramarino. Querendo resolver logo o caso, obtendo finalmente a restituição do “número”, pediu ao rei para não esperar mais qualquer medida do Vice-Rei, legislando por si a causa, sugerindo que tentasse devolver os quatro cruzados desembolsados por José de Sousa Reis, ou se não for do interesse a

97 AHU/BA, Cx.: 125 – Doc.: 9756.

98 Ibidem.

99 Ibidem.

100 Ibidem.

devolução dessa quantia, ao menos passe um aviso para quando surgir uma vaga na lista dos vinte e quatro navios, essa será destinada ao homem de negócios.¹⁰¹

A par disso, podemos apreender aqui que a defesa levantada por José de Sousa Reis é muito superficial, até mesmo o valor dos quatro cruzados é amplamente refutado por seu opositor, alegando que “deu treze pelo navio e número; quando aliás não valia per si o dito Navio sem o referido número três mil cruzados, cujos treze mil cruzados se recolheram ao cofre da Real Fazenda de Vossa Majestade.”¹⁰²

O processo continuava acerca de uma certidão, entenda-se, provisão, pedida por Antônio Cardoso dos Santos ao Conselho Ultramarino, que o expediu e constava no livro sexto do Registro de Ordens. Constando duas provisões, uma passada ao Vice-Rei (1752) e outra ao Desembargador (1753), ambas retratam o mesmo conteúdo.

Aí dizia do problema da presença do seu sócio Joaquim Ignácio da Cruz, nomeado em uma das listas dos vinte e quatro navios, e caso desejasse retomar a posse do “número” era necessário um pagamento de mais dois mil cruzados a Fazenda Real. Recusaria a proposta, porque já tinha comprado à galera Nossa Senhora da Barroquinha e Santa Rita, sequestradas por ordem da Fazenda Real em meio as dívidas de André Marques, gastando o valor dos treze mil cruzados mais pelo “número” que pela embarcação. Ainda dizia não aceitar “pela razão de que comprando também o capitão Domingos Luiz da Cruz ao dito André Marques outra galera do número, se lhe restituíra sem embargo de ser nela interessado Manoel Alvares de Carvalho tendo este interesse em outro navio do número”.¹⁰³ A mesma situação denunciava se encontrar com José Antunes de Carvalho, tendo seu “número” restituído mesmo investindo em outra embarcação da lista, essa pertencente a Jacome José de Seixas.¹⁰⁴

No final das duas provisões, D. José I determinava que sendo verdadeiras as justificativas passadas pelo homem de negócios, deve o Vice-Rei restituir o “número” da sua embarcação. Pediria o rei que fosse avisado da execução da restituição, caso não fosse obedecida sua ordem, caberia explicar a razão de não executar, tendo uma ardilosa razão.¹⁰⁵

Essas provisões são bastantes esclarecedoras no que tange aos conflitos existentes no universo dos homens de negócios. Talvez, as referidas sociedades citadas por Antônio Cardoso dos Santos, da associação entre Domingos Luiz da Cruz e Manoel

101 AHU/BA, Cx.: 125 – Doc.: 9756.

102 Ibidem.

103 Ibidem.

104 Ibidem.

105 Ibidem.

Alvares de Carvalho, do mesmo modo de José Antunes de Carvalho e Jacome José de Seixas; estejam atreladas as explicações de Jean Nardi quando observou que as atitudes tomadas pelo Conde de Atouguia de retirar o “número” dos monopolistas e redistribuí-los, “não alteraram as sociedades constituídas, pois seus sócios se inscreveram separadamente para iludir o vice-rei”.¹⁰⁶ De fato, tal hipótese não pode ser descartada, porque não tiveram seus nomes retirados da lista, permanecendo a desfrutar dos lucros desse monopólio.

Por meio dessas atitudes podemos entender o poder do “número” durante a vigência do monopólio dos vinte e quatro navios, comumente citado nas fontes coevas como “embarcações do número”, ele é realçado na quimera dos fabulosos lucros que poderiam alcançar os homens de negócios. De outro modo, mal se explicaria o fato de Antônio Cardoso dos Santos mencionar a compra da Galera de André Marques só por causa da posse do “número”, depreciando a embarcação já como desgastada ao emprego da travessia atlântica, interessado somente no “número” e nos lucros que poderia angariar nessa aquisição.

A fim de que as medidas corram ao seu favor, Antônio Cardoso dos Santos, como foi visto nos últimos parágrafos, procura comparar sua situação com a de outros homens de negócios do trato dos viventes. Uma delas foi ilustrada na compra do “número” de Domingos Luiz da Cruz, porque também seria proveniente de uma aquisição de embarcação das dívidas de André Marques, estando ela arruinada, caso igualmente ao seu. À vista disso, em 1753, pediu a Documentação na qual constava o registro do “número” alocado a Domingos Luiz da Cruz.

O escrivão do registro da arrecadação do tabaco na Bahia, Francisco da Costa Pinto, foi quem apresentou as informações presentes no livro primeiro da lista das vinte e quatro embarcações. Entre suas páginas, poderia ver uma petição dos informes da obtenção do “número” pertencendo a Domingos Luiz da Cruz. Verifica-se que, no ano de 1748, o “número” foi comprado em meio aos bens de André Marques. Contudo, para ter a posse e fazer os negócios na Costa da Mina, com o navio Nosso Senhor do Bonfim, São Pedro e Santo Antônio, necessitava de uma autorização do Vice-Rei, que ratificaria o “número” nos livros de registros da Mesa de Inspeção, estando a partir daí liberados não só ele, mas também seus herdeiros e sócios.¹⁰⁷

Ainda no ano de 1753, Antônio Cardoso dos Santos pede ao escrivão Francisco da Costa Pinto a lista dos nomes dos senhorios e navios autorizados a navegar dentro do monopólio dos vinte e quatro navios. Acerca disso, o escrivão apresenta a seguinte lista:

¹⁰⁶ NARDI, op. cit., p. 250-253.

¹⁰⁷ AHU/BA, Cx.: 125 – Doc.: 9756.

Quadro I: Lista de 1751 do monopólio dos vinte e quatro navios.

Senhorio	Embarcação	Número
Mauricio Carvalho da Cunha	A Galera Jesus Maria José	Primeiro
Antonio da Penha Pereira	A Galera Nossa Senhora dos Milagres e São José e Almas	Segundo
Francisco Borges dos Santos	O Patacho Nossa Senhora do Rosário Santo Antonio e Almas	Terceiro
Domingos Luis da Cruz	A Galera o Senhor do Bonfim, São Pedro e Santo Antonio	Quarto
João Cardoso de Miranda	A Galera Nossa Senhora da Penha de França e Boa Hora	Quinto
Manoel Ferreira dos Santos Maia	A Galera Bom Jesus de Vila Nova	Sexto
Bernardo da Silva Barros	A Galera Santa Ana e Bom Jesus de Boa Nova	Sétimo
Francisco Xavier de Almeida	A Galera Nossa Senhora do Socorro e Bom Jesus de Vila Nova	Oitavo
João Dias da Cunha	A Galera Nossa Senhora da Arrabida e Santa Rita	Nove
João Antonio Alencar	O Hiate Nossa Senhora de Ajuda e Bom Jesus de Boussas	Dez
David de Oliveira Lopes	A Galera São Miguel o Anjo, Santo Antonio e Almas	Onze
Bento Fernandes Galisa	O Navio Bom Jesus da Confiança e Nossa Senhora da Penha da França	Doze
Simão Brito de Queirós	A Galera Nossa Senhora da Penha de França, Bom Sucesso e Santo Estevão	Treze
Manoel Alves de Carvalho	A Galera Bom Jesus de Além Nossa Senhora da Esperança	Quatorze
Joaquim Ignácio da Cruz	A Galera Nossa Senhora da Conceição e Santo Antonio e Almas	Quinze
João Lopes Fiúza Barreto	A Curveta Nossa Senhora da Candellaria e o Senhor do Bonfim	Dezesseis
Jacome José de Seixas	A Galera São José Santo Antonio e Almas	Dezessete
José Antunes de Carvalho	A Galera Nossa Senhora da Vida Santo Antonio da Conceição	Dezoito
Manoel Ferreira da Costa	A Curveta Nossa Senhora da Piedade Santo Antonio e Almas	Dezenove
José de Sousa Reis	A Curveta Nossa Senhora Santo Antonio e Almas	Vinte
Antonio Rodrigues Lisboa	A Galera São João Baptista e Almas	Vinte e Um
Felix de Araújo Aranha	A Galera Nossa Senhora do monte do Carmo e Senhor do Bonfim	Vinte e Dois
Thereza de Jesus Maria	A Galera Nossa Senhora do Socorro Santo Antonio e Almas	Vinte e Três
João da Silva Guimarães	A Galera Família Sagrada	Vinte e Quatro

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino – Bahia (AHU – BA), Cx.: 125 – Doc.: 9756.

No conteúdo extraído da lista, podemos notar que o nome de Antônio Cardoso dos Santos não fazia parte dos privilegiados da navegação dos negócios na Costa da Mina. Ao contrário dele, o nome de José de Sousa Reis figura dentro desse grupo privilegiado. Essa lista demonstra, mais uma vez, que Antônio Cardoso dos Santos estava correto em sua defesa, realmente os homens de negócios que foram citados estão presentes nessa lista, como é o caso de Domingos Luis da Cruz, Manoel Álvares de Carvalho, José Antunes de Carvalho e Jacome José de Seixas.

Ainda no ano de 1753, o processo vai continuar diante da recusa de José de Sousa Reis em ceder o “número” ao seu opositor. Com certo tom de desespero, manteve sua defesa no argumento principal do valor dos quatro cruzados, mas apresentaria diversas atividades realizadas na capitania, por exemplo, possuía o “número” há três anos, e é homem de negócios na Bahia, despachante de várias fazendas na Alfândega em parceria com seu irmão, o capitão de embarcação Antônio de Souza Pires e era assistente da Alfândega da Bahia. Alegaria enfaticamente ter somente uma embarcação na lista dos vinte e quatro navios, demonstrando não ser monopolista, acusando a desenfreada “ambição de certos homens de negócio, que só para si queriam todo o comércio da Costa da Mina, metendo cada um em sua Casa dois, três navios dos vinte e quatro”.¹⁰⁸

Como podemos ver, a questão central estava no fato da limitada participação dele como homem de negócios, isso em comparação ao seu opositor. Ao contrário dele, e é possível dizer que aqui podemos encontrar os motivos da ordem real para que o “número” fosse encaminhado a Antônio Cardoso dos Santos, esse último possibilitou os desejos da política estabelecida pelo Marquês de Pombal. Conforme Charles Boxer, o primeiro-ministro pretendia trazer os capitais privados para alavancar os projetos estatais, estando no capital disponível dos homens de negócios a possibilidade de pôr em prática seu projeto de nacionalização do comércio exterior, reforçar e reorganizar os rendimentos financeiros públicos do reino.¹⁰⁹

Escrevendo em 1753, o desembargador Chanceler da Relação da Bahia, Manoel Antônio da Cunha Souto Maior, chamaria para depor alguns homens de negócios sobre o requerimento de 1752, pertencente a Antônio Cardoso dos Santos. Nesse depoimento, foram convidados os homens de negócios Frutuoso Vicente Viana,¹¹⁰ Antônio Pereira de Araújo, Maurício de Carvalho da Cunha e João Antônio Monção.

108 AHU/BA, Cx.:125 – Doc.:9756.

109 BOXER, Charles R. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p.190-215.

110 O papel de depoente na defesa de Antônio Cardoso dos Santos realizado aqui por Frutuoso Vicente Viana ecoa dentro de uma suspeita, visto que esse homem de negócio participava em sociedades com Antônio Cardoso dos Santos, provavelmente tudo leva a crer que eles eram amigos. É quase provável ver nesse depoimento um tipo de ambiente amigável.

Todos moravam no bairro da Praia, na freguesia do Corpo Santo. Em mais de um caso, menciona-se expressamente todas as informações ditas por Antônio Cardoso dos Santos, a única coisa divergente ficou quanto à certeza da reposição do “número” entregue a Domingo Luis da Cruz pelo Vice-Rei, ficando Frutuoso Vicente Viana em dúvida se foi o Vice-Rei ou Vossa Majestade, já Maurício de Carvalho da Cunha e João Antonio Monção não sabiam dizer sobre isso, se limitando a admitirem que o “número” de fato teria sido repostos.¹¹¹

Em 1754, Sua Majestade pressiona o Vice-Rei e José de Sousa Reis, estabelecendo a devolução do donativo que teria sido gasto, descontando uma viagem realizada em sua embarcação dentro do monopólio dos vinte e quatro navios. Outra medida passada pela Coroa era a devolução do “número” ao negociante Antônio Cardoso dos Santos. De maneira áspera, relatava o seguinte: “a pouca atenção, que merecem os fundamentos com que o suplicado [Reis] se pretende sustentar, e assim quando tenha conseguido sentença a seu favor, vos ordeno embarceis a sua execução”.¹¹²

Coube a Mesa de Inspeção restituir o “número” ao homem de negócio Antônio Cardoso dos Santos. Não admira, assim, que fosse ela um importante elemento de proteção das causas dele, por exemplo, nos últimos momentos do processo, quando suplicava posições mais enérgicas da Coroa, o Conselho Ultramarino sugeriu que ele apelasse a Mesa, haja vista o amplo poder desse órgão, sobretudo na figura de Venceslau Pereira da Silva. A Mesa de Inspeção obviamente acataria o seu pedido, considerando que seria de sua responsabilidade as ordens expedidas as embarcações destinadas ao comércio na Costa da Mina.

A ordem final da restituição seria passada em 24 de maio de 1754, dessa maneira escreveria o secretário do Estado do Brasil José Pires de Carvalho e Albuquerque: “a mesa de inspeção mande transferir o número, que tem no giro da Costa da mina a curveta Nossa Senhora, e Santo, de que é senhorio José de Sousa Reis, para o navio Nossa Senhora da Barroquinha, e Santa Rita, de que é senhorio Antonio Cardoso dos Santos”.¹¹³

O Conselho Ultramarino, vendo que as ordens não estavam fazendo os efeitos desejados frente ao Vice-Rei, na restituição do “número” a Antônio Cardoso dos Santos, encontraria na liderança da Mesa de Inspeção uma segurança para executar as deliberações já expedidas nas provisões. Por fim, o rei mandaria o Conde de Atouguia parar de se intrometer nas matérias da Mesa, mantendo ela como a verdadeira

111 AHU/BA, Cx.: 125 – Doc.: 9756.

112 AHU/BA, Cx.: 125 – Doc.: 9756.

113 AHU/BA, Cx.: 125 – Doc.: 9756.

responsável por esse tipo de ordens, ficando somente subordinada as ordens do rei e do Conselho Ultramarino.¹¹⁴

Considerações finais

Nesse texto, procuramos analisar e descrever o monopólio dos vinte e quatro navios dentro das disputas entre os negociantes. Por meio desses conflitos, existia uma esperança de adentrar na lista das embarcações que partiam para realizar o perigoso e lucrativo comércio na Costa da Mina. Percebemos aqui as inúmeras facetas circundantes nessa atividade comercial, sobretudo nas rivalidades perpassadas no cenário mercantil, possibilitando entrever as medidas adotadas pela Coroa visando tentar impedir esse tipo de conflito. Certamente a agitação dos homens de negócios na disputa de uma vaga dentro desse monopólio acarretava fortes interdições por parte dela, possibilitando uma ação muitas vezes desagradável aos seus interesses comerciais.

Em certa medida, no caso analisado neste artigo, acrescentando a ampla pressão dos senhores de engenhos, lavradores de açúcar e fumo e dos funcionários régios, pode ser visto um dos fatores pelos quais a Coroa acabaria com a lei de *Numerus Clausus* em 1756, liberando o comércio da Costa da Mina para ser realizado por qualquer negociante apto a arcar com os grandes valores destinados a armar as embarcações.

Os interesses dos monopolistas não permitiram que as políticas reformistas fossem executadas pelo Conde de Atouguia. Ao longo de todo o período em que vigorou a lei de *Numerus Clausus* (1699-1756), os homens de negócios sempre procuraram obter vantagens, mesmo que em certas circunstâncias tivessem que contestar as ordens expedidas pela Coroa, fazendo perpetrar um poderoso grupo que controlava a demanda e os preços dos escravos.

Por fim, a Documentação disponível deu uma ideia das ações dos homens de negócios realizadas no monopólio dos vinte e quatro navios. Na realidade, buscando apresentá-los na lista de 1751, tivemos uma relativa descrição dos interesses, comportamentos e problemas presentes nesses negócios. Para tanto, no transcurso da exposição do monopólio dos vinte e quatro navios, esteve enraizado o pensamento de quanto o comércio com a Costa da Mina estaria transfigurado pela ideia de poder, prestígio e riqueza, constituindo um dos aspectos importantes na compreensão do

114 AHU, CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. José sobre os deputados da Mesa de Inspeção da Bahia que informa pretensão que teve José de Sousa Reis para carregar para a Costa da Mina seis embarcações em vez da sua por número vinte e quatro. Anexo: 7 Docs. Cx.: 128 – Doc.: 10022.

REVISTA ANGELUS NOVUS

funcionamento da sociedade e economia do Império Ultramar Português no século XVIII.