

O nobre perde seu posto: o exemplo de José Pires de Carvalho e Albuquerque após a reforma naval do Marquês de Pombal*

The noble loses his post: the example of José Pires de Carvalho e Albuquerque after the naval reform of the Marquis of Pombal

Ney Paes Loureiro Malvasio

Oficial reformado do Exército Brasileiro, Mestre em História pela UFRJ. Foi professor do Colégio Militar do Rio de Janeiro. Membro do Instituto Histórico e Geográfico de Santos (IHGS). Autor de Distantes Estaleiros: arsenais de Marinha e a reforma naval pombalina (Paco Editorial, 2012), além de artigos publicados na Revista Navigator.

RESUMO

A Marinha Real portuguesa nasceu após o grande terremoto de Lisboa em 1755. Entretanto, é bom saber que a reforma naval-militar foi tentada no século XVII, no reinado de D. João IV, mas não se formou; somente o século XVIII traria a situação ideal para essa transformação. Contudo, aconteceram situações estranhas ao longo do Império Ultramarino, como demonstramos neste artigo com José Pires de Carvalho e Albuquerque e sua tentativa de ser Intendente de Marinha, mesmo sem condições para isso, após a revolução naval pombalina.

PALAVRAS-CHAVE: Marquês de Pombal; Reforma Naval; Arsenal de Marinha de Salvador; Intendente de Marinha; José Pires de Carvalho e Albuquerque

ABSTRACT

The new Royal Portuguese Navy was born after the Lisbon earthquake, 1755. The Naval reform was intended in the XVII century, during the D. João IV reign. But, this reform didn't broke out. Only the XVIII century could bring the Naval reform. In another places of the Portuguese Empire another situations broke up, as we bring in this article with the José Pires de Carvalho e Albuquerque attempt of became the Salvador Navy Yard commandant; even without conditions for this charge after the Marquês de Pombal Navy revolution.

KEYWORDS: Marquês de Pombal; Naval reform; Salvador Navy Yard; Navy Yard commandant; José Pires de Carvalho e Albuquerque

* Artigo recebido em 28 de abril de 2014 e aprovado para publicação em 3 de outubro de 2016.

A efetivação de postos navais entre 1761 e 1762¹, a conformidade com os postos de oficiais do Exército português² e, por fim, a efetivação desses postos de oficiais navais no final do reinado de D. José (1750 a 1777)³ e da política de reformas exercida pelo Marquês de Pombal, demonstrou uma grande mudança no sistema naval do Império Marítimo português. Essa política, como se pode assegurar, mostrou sua sobrevivência, mesmo no reinado de D^a Maria I e seu filho D. João VI.

A questão é que a criação de Marinha de Guerra no século XVIII, época pombalina, manteve-se real, mesmo após a morte de D. José I e a queda política de Sebastião de Carvalho e Melo e seus coadjuvantes. O fato é que após o terremoto de Lisboa em 1^a de novembro de 1755, os projetos navais que existiam desde a época de D. João IV⁴ e os trazidos à tona por Pombal, tornaram-se reais. Nisso incluímos os postos navais, a completa mudança da Ribeira das Naus para o novo sistema chamado de Arsenal de Marinha e o sistema educacional; formado pelas escolas navais, ficando apenas uma destas academias navais, a de Lisboa, sob o reinado de Maria I, inclusive passando o efetivo de D. José, quase que incólume para o reinado de D^a Maria I.⁵

Para demonstrar como isso se passou de fato, trataremos o exemplo de José Pires de Carvalho e Albuquerque e sua experiência no Arsenal de Marinha da Bahia, mesmo após a queda política do Marquês de Pombal, em 1777. Mas, demonstramos o que aconteceu no Arsenal de Marinha da Bahia, dentro do sistema criado de Marinha (Guerra e Mercante) e seu contínuo desenvolvimento ao longo do século XVIII. Entretanto, o que aconteceu com os comandos dos Arsenais de Marinha acabaram demonstrando o que realmente acontecia, devido à eterna distância existente no Império Português. O fato é que em Lisboa, o Arsenal de Marinha, desde sua criação na época do Marquês de Pombal, teve o comando direto do governo real lisboeta⁶, o que já não aconteceu em todos os outros Arsenais criados, incluindo a Ribeira das Naus da Bahia, transformado em Arsenal de Marinha.

No Arsenal de Marinha da Bahia (localizado em Salvador), diversos problemas logo

se mostraram ao governo pombalino, principalmente pela atuação realmente criminosa. Para responder a isso, o governo pombalino criou duas leis,⁷ específicas para o Arsenal da Bahia, grande visão do reino de D. José I, Sebastião de Carvalho e Melo e bons coadjuvantes políticos que atuaram tanto em Lisboa⁸ como no Império Ultramarino, inseridos na política de reformar, no caso, o Brasil.

... criação de um cargo específico para um oficial de Marinha, em 1770, mostra que o trabalho, até então conduzido pelos Proveedores, foi realmente mal conduzido. O Intendente de Marinha, no período pombalino, designado apenas para os estaleiros mais importantes para o serviço de construção naval (Salvador, Belém e Goa), foi uma decisão voltada para a profissionalização da Marinha, substituindo o Provedor da Fazenda que, além de não ser ligado de forma exclusiva à Marinha, não cumpriu com o que lhe foi designado, já que no início do reinado de D. José I foi elaborado um Regimento para o Provedor Mor, na Bahia. (Ney Paes Loureiro Malvasio. *Distantes Estaleiros: arsenais de Marinha e a reforma naval pombalina*, 2012. pp. 92.)

Esses problemas surgiram primeiro no Arsenal de Marinha da Bahia, o maior estaleiro em atividade no século XVIII no Brasil, o que realmente condiz com o papel exercido por José Pires de Carvalho e Albuquerque, e o que aconteceu com sua tentativa de comandar o estaleiro. O estaleiro da Bahia tinha um regimento específico para sua administração, era o Regimento de 1752⁹, ou seja, do início dos trabalhos de D. José I no trono, e antes do terremoto de 1^o de novembro de 1755, em Lisboa, evento traumático que devastou a capital do reino. Dentre as instalações de Lisboa, destruiu-se toda a Ribeira das Naus, dando total liberdade ao futuro Marquês de Pombal para que todo o sistema naval, começando pelo sistema de construção dos navios do Estado, fosse completamente modificado, seguido pelos postos navais, uniformes.

Como se vê, a estrutura que existia na Bahia era, de toda forma, arcaica em relação ao novo Arsenal de Marinha de Lisboa, construído após o terremoto. Em Salvador, continuava o comando nas mãos do Provedor-Mor do Estado do Brasil, sendo que o Provedor-Mor açambarcava a autoridade sobre todas as despesas do governo na Bahia (Governador-Mor ou Vice-Rei do Estado do Brasil, capitão-general), algo que acabava derramando-se sobre o que era destinado ao Arsenal. É o que lemos no Regimento do Provedor-Mor, de 1752, regulamentando e informando para que não acontecessem os desvios do dinheiro real e público.

... Excerto do Regimento para o Provedor-mor da Fazenda do Estado do Brasil. Em que se dá a forma para o bom governo e Administração da despesa dos costeios das Naus de Comboio, Guarda costa e Índia, que forem à Cid.^ª da Bahia, na parte que se refere especialmente à costeagem das naus da Índia que se dirigiam à Bahia de Todos os Santos. (*A Bahia e a Carreira da Índia*, pp. 323.)

Em palavras mais inteligíveis, o dinheiro destinado à construção e reparo dos navios era usado de outras formas, nas mãos do Provedor-Mor. Foi precisa a visão de Lisboa, ainda nos tempos pombalinos, para evitar o mau uso do erário português. Um alvará e cartas régias, em 1770, criaram a figura do Intendente do Arsenal de Marinha da Bahia, algo previsto para um oficial superior, da Marinha do Reino.

Entretanto, mesmo assim, após as leis e regimentos de 1770, temos um nobre, de família baiana¹⁰ que tentou de tudo para manter-se sobre o erário do Arsenal de Marinha de Salvador, era José Pires de Carvalho e Albuquerque.

Baiano de família ilustre, José Pires de Carvalho e Albuquerque era já fidalgo da Casa Real quando, em 1767, cuidou de sua habilitação. Seu pai, cujo nome herdara, reunira várias honras: era familiar do Santo Ofício, fidalgo da Casa Real, cavaleiro professo da Ordem

de Cristo e alcaide-mor da Vila de Maragogipe. O avô paterno, o Capitão-Mor José Pires de Carvalho, igualmente fora familiar, fidalgo e cavaleiro de Cristo, enquanto o avô materno, Domingos da Costa Almeida, além de fidalgo e cavaleiro, fora provedor proprietário da Alfândega da Cidade da Bahia. Com essa ancestralidade, acerca de cuja qualidade não havia dúvidas, obteve a dispensa de pátria comum, podendo suas habilitações transcorrer na Corte e não na Bahia. (Maria Beatriz Nizza da Silva, 2005, pp. 204).

O fato de José Pires de Carvalho e Albuquerque ser fidalgo da Casa Real já nos relata o bastante. Outro ponto que nos explica o que aconteceu, bem longe do Arsenal de Marinha de Lisboa, projeta-se através dos ganhos do Secretário de Estado e Guerra, dentro do reinado de José e as modificações pombalinas. José Pires recebe o cargo de Secretário, algo que herda desde seu avô. Vejamos o pedido de seu pai¹¹:

1746, janeiro, 28. Requerimento do Secretário do Estado e Guerra do Brasil José Pires de Carvalho e Albuquerque ao rei (D. João V) solicitando ordem para que o suplicante seja conservado na mesma posse, costume e estilo do seu antecessor Gonçalo Ravasco Calvanti e Albuquerque.

A missão do secretário de Estado da Bahia, escrita numa comunicação direta a Lisboa, nos revela um dos grandes ganhos da missão de secretário em Salvador, pois os Carvalho e Silva ganharam diversos postos em conjunto ao principal de secretário. Esses ganhos são provenientes do Arsenal de Marinha, lembrando da Ordem de 1752.¹²

1758, setembro, 08, Bahia. Informação do escrivão das munições José Pires de Carvalho e Albuquerque ao Provedor-Mor da Fazenda Real Manuel de Matos Pegado Serpa declarando a artilharia perdida com o incêndio das Naus da Índia.

Como se depreende, nas mãos desses poucos oficiais do antigo sistema de governo monárquico lisboeta ficava uma imensa quantidade de proventos, era o sistema naval do Império português que destinava para esses oficiais nobres a maior quantidade de dinheiro em suas mãos. Esses nobres ainda acreditavam no antigo sistema de trabalho, algo totalmente diferenciado no reinado de D. José I. Mas, isso continuava à distância no Império Luso¹³:

1767, abril, 28. Requerimento do Alcaide-Mor de Maragogipe, José Pires de Carvalho e Albuquerque ao rei (D. José) a solicitar restituição do que pagou sobre a arrematação da propriedade hereditária do ofício de secretário de estado do Brasil.

Esse requerimento demonstra tudo para entendermos as modificações de Portugal na segunda parte do século XVIII. Para José Pires de Carvalho e Albuquerque, nosso nobre baiano que descrevemos em nosso trabalho, verificamos que além de trabalhar para a Coroa ainda era visto como parte da família. Enfim, ele já tinha o cargo de secretário advindo de seu avô, e pede para o próprio rei a restituição do que pagou por entrar no cargo, ou seja, simplesmente é um sistema advindo de outras eras, mas continuava na cabeça de José Pires de Carvalho e Albuquerque que via o cargo como “propriedade hereditária”, e não devia nada ao rei, algo que não se encaixava no reinado de D. José e toda a política pombalina de seu governo.

Algo interessante reside no fato de que o pai de José Pires de Carvalho e Albuquerque (mesmo nome), fez um pedido¹⁴ à Rainha D. Maria I para que seu filho continuasse no cargo de secretário do Estado. Aqui, parte da política lusa mudou, e D. Maria I voltou ao antigo sistema real, promovendo os antigos nobres, o que Marquês de Pombal conseguiu diminuir e modificar durante o reinado de D. José.

Mas, o ilustre baiano continuou requerendo um posto e cargo atrás do outro, algo que nem cabe aqui. O interessante é lembrar que ele era o Secretário do Estado da Bahia, e pelo outro cargo de Provedor-Mor da Fazenda do Es-

tado do Brasil, com modernização em 1752¹⁵, tinha todos os gastos do estaleiro da Bahia sob suas mãos. Entretanto, ainda na administração pombalina, isso foi modificado em 1770¹⁶. Criou-se o Intendente de Marinha e o grande estaleiro de Salvador passou a ser comandado por um oficial de Marinha, ou melhor, alguém que entendia do assunto.

Entretanto, mesmo após a Carta Régia de 1770, uma boa decisão da política pombalina, na nossa Bahia, temos José Pires de Carvalho e Albuquerque, sempre atrás dos proventos, até conseguir um posto de Intendente da Marinha. Vejamos no excelente texto da dissertação de Patrícia Valim, a respeito da Conjuração Baiana de 1798¹⁷, um bom documento relatando algo que demonstra a eterna busca por proventos e soldos provenientes de diversos trabalhos na Bahia, inclusive a estranha inserção de José Pires de Carvalho e Albuquerque na Intendência do Arsenal de Marinha:

Segundo “atestação” do Governador da Bahia, D. Rodrigo José de Menezes... José Pires de Carvalho e Albuquerque “servia nos empregos” de secretário de estado e governo do Brasil, cargo que era proprietário por herança, Intendente de Marinha e Armazéns Reais, Provedor Geral do Exército, Provedor e Ouvidor da alfândega do Estado da Bahia... (o grifo é nosso)

Entretanto, a Marinha Real, proveniente das reformas pombalinas no reinado de D. José (1750-1777), foi uma das poucas realizações que atravessaram o tempo e foram quase que totalmente aceitas pelo trono de D. Maria I (1777-1816), incluindo o tempo do príncipe de fato, D. João. Em suma, toda essa questão conseguiu que mesmo na distância da Bahia, José Pires de Carvalho e Albuquerque não ficou mais de um ano no posto de Intendente de Marinha, pois após a revolução naval do Marquês de Pombal, só um oficial/oficial-general da Marinha poderia ocupar esse posto, graças ao seu conhecimento marítimo.

E, desse modo, apesar de José Pires de Carvalho e Albuquerque conseguir a Intendência de Marinha em Salvador, de fato, o nobre perdeu seu posto.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Fontes primárias

1 – “Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo”; Edições do Arquivo do Estado de São Paulo, 91 v.

Bibliografia

ARAÚJO, José Goes de. *Naufrágios e afundamentos na costa brasileira*. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, 2003.

AZEVEDO, João Lúcio de. *O Marquês de Pombal e a sua época*. São Paulo: Alameda, 2004.

BARRETO, Antonio (Org.). *Marquês de Pombal: catálogo bibliográfico e iconográfico*. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1982.

BOXER, Charles R. *O Império marítimo português (1415-1825)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

_____. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Edusp, 1973.

BRASIL. Ministério da Marinha. *História naval brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979. 492 p.

CARNAXIDE, Antônio de Sousa Pedroso, Visconde de. *O Brasil na Administração Pombalina: economia e política externa*. 2ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979.

CASTRO, Armando. *As doutrinas econômicas em Portugal, na expansão e na decadência (séculos XVI a XVIII)*. Lisboa: Bertrand, 1978.

FISHER, H. E. S. *De Methuen a Pombal: o comércio anglo-português de 1700 a 1770*. Lisboa: Gradiva, 1984.

FRAGOSO, João; BICALHO, Maria F. & GOUVÊA, Maria de F. (Orgs.). *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FREIRE, Francisco de Brito. *Viagem da Armada da Companhia do Comércio e Frotas do Estado do Brasil*. São Paulo: Beca Produções Culturais, 2001.

HESPANHA, Antônio Manuel (coord.). *História de Portugal: Antigo Regime*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993. v. IV.

HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*. São Paulo: Edusp, 2005.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Edusp, 1968.

LAVRADIO, D. Luis de Almeida Portugal, Marquês do. *Cartas do Rio de Janeiro, 1769-1776*. Rio de Janeiro: Instituto Estadual do Livro, 1978.

MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *Distantes Estaleiros: arsenais de Marinha e a reforma naval pombalina*. Jundiaí: Paco Editorial, 2012.



MARTINHEIRA, José Joaquim Sintra. *Catálogo dos Códices do Fundo do Conselho Ultramarino relativos ao Brasil existentes no Arquivo Histórico Ultramarino (AHU)*. Rio de Janeiro: Real Gabinete Português de Leitura, 2001.

MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*. 2ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1986.

PAICE, Edward. *A Ira de Deus*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2010.

SANTOS, Maria Helena Carvalho dos (Coord.). *Pombal Revisitado: comunicações ao colóquio internacional do 2º centenário da morte do Marquês de Pombal*. Lisboa: Estampa, 1984. 2 v.

SILVA, Maria B. N. da. (org.). *O Império Luso-Brasileiro (1750-1822)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1986.

SOUZA, Laura de Mello e. *O Sol e a Sombra: política e administração na América Portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

WILKINSON, Frederick. *Uniformi*. Milano: Arnoldo Mondadori Editore, 2001.

WILLIS, Sam. *Fighting at Sea in the Eighteenth Century: the art of sailing warfare*. Suffolk: The Boydell Press, 2008.

VALIM, Patrícia. *Da Sedição dos Mulatos à Conjuração Baiana de 1798: a construção de uma memória histórica*. Dissertação de mestrado, História Social, São Paulo: FFLCH/USP, 2007.

¹ Decreto de 30 de maio de 1761; Decreto de 2 de julho de 1761; Decreto de 30 de julho de 1762. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina. Nesses decretos temos a criação de postos militares navais, substituindo o que existia. Esses postos mantiveram-se, a exceção foram os guardas-marinha ainda no reinado de D. José I. Essa supressão foi remediada no reinado posterior, e com a mudança de alguns nomes, essa disposição mantém-se até hoje. No Brasil, que manteve essa mesma hierarquia, tivemos apenas o posto de capitão de corveta, criado em 1906, já em tempos republicanos.

² Decreto de 11 de novembro de 1768. Esse decreto é mais uma sistematização das Forças Armadas do Império Português à época, pois equipara a graduação dos oficiais do Exército com os da Marinha, Armada Real, no texto. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

³ Em ordem decrescente, os postos navais eram os seguintes: coronel do Mar, capitão de mar e guerra, capitão-tenente, tenente do mar, guarda-marinha. Estes eram os postos existentes na Marinha de Guerra no reinado de D. José I, depois foram acrescidos outros, além da mudança de alguma designação, como o Coronel do Mar, que depois tornou-se Chefe de Divisão. Além dos postos de oficiais, existiam as graduações, em ordem decrescente: piloto, mestre, guardião, marinheiro. A diferença nos navios do mundo português, contudo, a partir de 1761, reside na estrutura hierárquica desempenhada essas designações, ou seja, cada um respondia por sua antiguidade. Ney Paes Loureiro Malvasio. *Distantes Estaleiros: arsenais de Marinha e a reforma naval pombalina*. Jundiaí, Paco Editorial, 2012. pp. 100.

⁴ Charles Boxer. *O império marítimo português*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. pp. 236-239. Esse sistema de criar um novo sistema náutico foi tentado por D. João IV, entretanto, o século XVII ainda era muito incipiente para isso, nem a Inglaterra, França e Holanda conseguiram essa reforma total, somente no século XVIII aconteceu essa revolução nos meios navais.

⁵ Ney Paes Loureiro Malvasio. *Distantes estaleiros: arsenais de Marinha e a reforma naval pombalina*. Jundiaí: Paço Editorial, 2012. pp. 153-156. No meu livro, publicado após o mestrado da UFRJ, descobri alguns pontos ainda não conhecidos na História Naval, um deles foi a criação dos postos navais, outro foi a constatação dos uniformes navais portugueses, vindos à tona em 1762 (descobertos em decretos do governo de Pombal), lembrando que os da *Royal Navy* apareceram somente em 1748.

⁶ Sebastião José de Carvalho e Melo. *Terceira Inspeção sobre o Arsenal de Marinha, antes chamado Ribeira das Naus*. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

⁷ Alvará de 3 de março de 1770 e Carta Régia de 11 de março de 1770. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. v. LXXXIX.

⁸ Lembro os principais, pois estavam à frente do Ministério da Marinha e Domínios Ultramarinos: Francisco Xavier de Mendonça Furtado esteve no comando da Pasta de 1762 a 1770 e Martinho de Melo e Castro ficou no período seguinte, 1770 a 1795, adentrando bastante o reinado de D. Maria. Ney Paes Loureiro Malvasio. *Distantes estaleiros: arsenais de Marinha e a reforma naval pombalina*. Jundiaí: Paco Editorial, 2012. pp. 76.

Navegador 24 O nobre perde seu posto: o exemplo de José Pires de Carvalho e Albuquerque após a reforma naval do Marquês de Pombal

⁹ Aqui temos o texto de 31 de outubro de 1752, "Regimento para o Provedor-Mor da Fazenda do Estado do Brasil". José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968. pp. 323 a 326. Esse livro, apesar da idade, é um dos mais bem estruturados para o entendimento da Bahia e seu grande estaleiro, o maior do Brasil até a época de D. Pedro I.

¹⁰ AHU-Bahia, Cx. 2, doc. 110, 24 de julho de 1676, Bahia. *Certidão de José Pires de Carvalho e Albuquerque atestando o registro da ordem que determina a importância do secretário do estado e guerra na hierarquia administrativa do Brasil*. Esse é o documento mais antigo de um familiar direto de José Pires de Carvalho e Albuquerque, mostrando que, desde o séc. XVII, eles dominavam esse importante cargo, na época. Salvador era a capital do Estado do Brasil e esses cargos eram passados de forma familiar, algo que confrontou-se com a política do Marquês de Pombal, assim compreendemos o que essa família baiana, que descrevemos, procurou de todas as formas não perder, mas a época era outra.

¹¹ AHU-Baía, Cx 92, Doc.88.

¹² AHU-Baía, Cx. 147, Doc. 27-A.

¹³ AHU-Bahia, Cx. 164, Doc. 79.

¹⁴ 1778, agosto, 05. AHU-Bahia, Cx. 177, Doc. 43 e Cx. 179, Doc. 20.

¹⁵ Excerto do Regimento para o Provedor-Mor da Fazenda do Estado do Brasil, 1752. Apêndice 2 in: José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968. pp. 323-326.

¹⁶ Alvará de 03 de março de 1770 e Carta Régia de 11 de março de 1770. Biblioteca Nacional de Portugal/Coleção Pombalina.

¹⁷ Patrícia Valim. *Da sedição dos mulatos à Conjuração baiana de 1798: a construção de uma memória histórica*. Dissertação de mestrado. FFLCH|USP, 2007.

