

# A VIAGEM DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA AO BRASIL

Parte III (Final)

KENNETH H. LIGHT

Tradução: EDUARDO ITALO PESCE

---

## SUMÁRIO

### Parte I

Introdução

Antecedentes

A Grã-Bretanha precavém-se

*A organização de um esquadrão*

*O deslocamento do esquadrão*

*O esquadrão ao largo do Tejo*

*Novas ordens do Almirantado*

*As conversações ao largo do Tejo*

### Parte II

A partida

*A captura do Forte Bugio*

*Os navios*

A viagem

*A primeira noite da viagem*

*A tempestade*

*O fim da tempestade*

*A segunda tempestade*

*O fim da segunda tempestade*

*O aniversário da Rainha de Portugal*

*A decisão do Príncipe Regente*

*As calmarias*

## Parte III

*A passagem do Equador*  
*O aniversário da Rainha da Inglaterra*  
*A chegada a São Salvador*  
*A visita de D. João ao Bedford*  
*A preparação para a última etapa*  
*A partida para o Rio de Janeiro*

Os navios do Comodoro Moore:

*Rumo à Madeira*  
*Rumo a Palma*  
*Rumo à Ilha de São Tiago*  
*O cruzeiro do London*  
*Novo ponto de encontro: Rio de Janeiro*

A entrada no Porto do Rio de Janeiro

A chegada da Família Real ao Rio de Janeiro

Encerramento

### *A passagem do Equador*

No dia 9 de janeiro de 1808, o Equador foi cruzado às 10h30min da manhã; a distância até o Cabo Frio foi, ao meio-dia, estimada em 1.670 milhas. O vento sudeste ainda significava progresso lento, a não mais de 40 ou 50 milhas por dia.

O Capitão Walker, sempre solícito, ofereceu seu navio: “...*Como a navegação pesada do Alphonzo [sic] nos retardava materialmente, e o navio do Príncipe estava-se tornando insalubre, tendo 1.054 pessoas a bordo, pensei ser meu dever oferecer o Navio de Sua Majestade para acomodação de Sua Alteza Real e comitiva, no evento do Príncipe desejar prosseguir rumo ao Rio de Janeiro ou, como o vento mantinha-se do sudeste, de sermos forçados a arribar aqui (Bahia), oferta que ele ficou contente em receber; muito graciosamente, e propôs à Princesa, a qual teve prazer em*

*dizer que só declinava porque iria mortificar demais o capitão do Alphonzo [sic]...”.*

Após mais uma semana, sem qualquer sinal de mudança ou melhora no seu progresso, no dia 16, o *Príncipe Real* sinalizou ao Capitão Walker, e o almirante informou-o de uma mudança em seus planos. Em vez do Rio

de Janeiro, iriam para a Bahia, muito mais próxima deles, naquele momento a cerca de 162 léguas de distância.

No dia seguinte, pouco antes do meio-dia (17), o *Bedford* sinalizou ao almirante que tinha avistado uma vela estranha a sudoeste; à medida que o dia passava e se aproximavam da costa do Brasil, a vela não

identificada moveu-se para uma posição a oeste meia-noroeste, aproximando-se até que pôde ser identificada como um brigue de guerra. Este era de fato o brigue português *Trez-Corações*. O Governador de Pernambuco,<sup>1</sup> ao saber que a Família Real tinha partido de Portugal, e iria varar esta

---

**Por que o navio do Príncipe estava-se tornando insalubre, tendo 1.054 pessoas a bordo, pensei ser meu dever oferecer o Navio de Sua Majestade para acomodação de Sua Alteza Real e comitiva**

---

1. Caetano Pinto de Miranda Montenegro.

parte da costa, a caminho do Rio de Janeiro, decidira, como gesto de boa vontade, enviar o *Trez-Corações*, carregado com frutas, verduras e legumes frescos, para andar em cruzeiro naquela área e tentar interceptar o *Príncipe Real*. À tarde, a posição do brigue era francamente a oeste, entre o esquadrão e a terra; o vento sudeste tornava difícil diminuir a distância que os separava. Nas primeiras horas da manhã seguinte, finalmente obteve sucesso em sua missão; a *Urânia* interceptou-o. O *Trez-Corações* agora uniu-se aos demais durante o resto da jornada.

### *O aniversário da Rainha da Inglaterra*

No dia 18, o aniversário da Rainha da Inglaterra<sup>2</sup> foi comemorado; ela nascera em 1744. Às 11 horas da manhã, o Major-General da Esquadra e Chefe-de-Divisão Joaquin José Monteiro Torres subiu a bordo do *Bedford*. O Capitão Walker escreveu: "...Tendo, como tive a honra de declarar em minha primeira carta, considerado meu dever unir-me à comemoração do aniversário da augusta aliada de Sua Majestade, pensei que estaria em falta com meu dever de lealdade a meu próprio Soberano se me omitisse de comemorar o dia 18. Procedi do mesmo modo e, portanto, disparei uma salva real, no que fui acompanhado pela fragata. Os outros navios tinham içado seus pavilhões ao nascer do sol; Sua Alteza Real enviou o capitão da Esquadra [sic] para cumprimentar o Navio de Sua Majestade pela ocasião; ele foi recebido com as continências devidas a um contra-almirante e salvado com 13 tiros ao deixar o navio, quando o Prínci-

pe ordenou à fragata, através de sinal, que respondesse à salva com igual número de tiros. Peço licença para esperar que Suas Excelências aprovem a minha conduta nisto, já que a natureza peculiar do caso fez com que me desviasse do costume estabelecido...".

Por várias noites, vinha soprando uma brisa moderada, de modo que o esquadrão era capaz, por algumas horas, de navegar a 6 ou 7 nós.

Na manhã do dia 20, o almirante ordenou uma mudança de rumo, de sudoeste para oeste; o esquadrão estava chegando-se a terra.

À tarde, o *Trez-Corações*, que devia estar estacionado a oeste, disparou um canhão: tinha avistado terra.

Às 6 horas da tarde, o *Bedford* relatou ter avistado terra do topo do mastro, a oeste quarta noroeste, a cerca de 9 ou 10 léguas de distância.

Em terra o esquadrão tinha sido avistado, e mensageiros despachados para alertar o governador em São Salvador. Este escreveu sobre a chegada: "...no dia 22 de Janeiro d'este anno, pelas duas horas da madrugada, me foi dada a notícia de se terem avistado embarcações grandes na costa do norte, no dia 21, pelas quatro horas da tarde; redobrei as vigias ordinárias, e sucessivamente se me communicou apparecerem trez náos, uma galera e dous bergantins, dando-se por certo serem embarcações inglezas; n'esta certeza me conservei até o meio-dia, em que, diferenciando-se as bandeiras, se reconheceu o pavilhão real; mandei logo tirar balas ás peças das baterias para se darem as devidas salvas...".<sup>3</sup>

2. Rainha Charlotte, 1744-1818, esposa de S.M. Jorge III.

3. Portella, *Chegada da Família Real, Ofício de 8 de março de 1808 do Conde da Ponte para o Visconde d'Anadia*, tomo LXX, pp. 8-10, opus. cit.

## A chegada a São Salvador

À tarde do dia 22 de janeiro de 1808, após 54 dias no mar, o esquadrão entrou na Baía de São Salvador e fundeou.

O *Bedford* relata: "...à 1h25, fiz sinal com um canhão solicitando práctico... às 4h00, entrei na Baía de S. Salvador... às 6h00, fundeei com ferro de serviço em 12½ braças de água, ferrei velas, desenverguei velas pequenas e fundeei navio a dois ferros..."

Agora que tinham chegado em segurança, sua preocupação era com os outros navios da Esquadra, em particular os navios de linha de batalha transportando os outros membros da Família Real, os ministros e os membros da corte.

Antes da separação do esquadrão, tanto o *D. João de Castro* quanto o *Medusa* tinham obtido permissão para seguir para o Brasil independentemente.<sup>4</sup>

O Comodoro Moore, em seu relatório, confirma isto: "...dois deles, o *Medusa* e o *Dom Juan de Castro* [sic], tendo-se separado antes que V.Ex. me destacasse para este serviço..."

O *D. João de Castro* arribou, no início de janeiro, na enseada de Lucena (Paraíba), abrindo mais água do que podia esgotar com as bombas,<sup>5</sup> e com avarias em sua mastreação e seu aparelho.<sup>6</sup>

A 17 de dezembro de 1807, tinha chegado à fala do *London*, e dito que não necessitava de qualquer assistência. Como nenhuma tempestade foi registrada após este período, deve ter sido apanhado numa tormenta tropical local, ou então era orgu-

lhoso demais, ou não percebeu a extensão das avarias que tinha recebido, nas borrascas anteriores a esta data.

O *Medusa*,<sup>7</sup> seriamente avariado na tempestade ao largo da Ilha da Madeira, na noite de 10 de dezembro, chegou com dificuldade ao Recife, a 13 de janeiro de 1808.

Durante os últimos dias, tinha sido escoltado pela Fragata *Medea*, pertencente a mercadores do Rio de Janeiro. "...que na noite do dia dez na altura da Ilha da Madeira desarvoramos do mastro grande que levou com sigo o da *Mezena* depois do que forão os balanços terríveis em conceq<sup>ca</sup>. do que desarvoramos tambem da do velacho ficando unicam<sup>ca</sup>. com o grupés e mastro do traquete; faltos de todo o sobreseleante não só operigo foi eminente naquele momento mas defícilm<sup>ca</sup>. se remediou armando umas pequenas guindolas no que se trabalhou dez dias, e assim chegamos aqui no dia 13 do corr<sup>ca</sup>. obrigados por ventos escaços..."<sup>8</sup>

Antônio de Araújo, viajando neste navio, ao escrever ao Príncipe Regente, atribuiu as avarias às condições da mastreação e do aparelho: "...O mastro grande não estava velejado, e quebrou porque estava total<sup>ca</sup>. podre; cabos são indignos; tudo tem concorrido p<sup>ca</sup>. pôr em perigo as nossas vidas..."<sup>9</sup>

É provável que, ao tentar manter seu rumo, com fortes ventos de sudeste, tivessem forçado em demasia a mastreação e o aparelho.

Fora o *Medusa*, com suas notícias, que dera ao governador em Pernambuco a idéia de enviar o *Trez-Corações* para interceptar o *Príncipe Real*.

4. Esparteiro, *História Naval Brasileira*, p. 333, opus. cit.

5. Pereira, *D. João VI; Príncipe e Rei*, p. 184, opus. cit. Carta datada de 25 de janeiro, de d. Antônio de Araújo de Azevedo ao Príncipe Regente.

6. Esparteiro, *História Naval Brasileira*, p. 333, opus. cit.

7. Comandando pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Henrique da Fonseca de Sousa Prego.

8. Pereira, *D. João VI; Príncipe e Rei*, p. 184, opus. cit.

9. Pereira, *D. João VI; Príncipe e Rei*, p. 184, opus. cit.

Na manhã seguinte, um navio de guerra holandês no porto de São Salvador atraiu a atenção do *Bedford*: este tentou capturá-lo, mas verificou que os portugueses já o tinham feito: "...*À nossa chegada aqui, encontramos um pequeno brigue de guerra holandês, o Fly, o qual o Príncipe apreendeu e estava determinado a enviar à Inglaterra, o que eu havia sugerido a Sua Alteza Real, na suposição que o Governo de Sua Majestade estaria naturalmente ansioso em saber de nossa chegada aos Brasis...*".

O destino dos outros membros da Família Real e dos navios que tinham partido juntos do Tejo ainda era desconhecido: "...*o Príncipe tenciona seguir para o Rio de Janeiro, onde ele espera encontrar o resto da Esquadra; apenas um dos navios portugueses, um 64, tinha arribado aqui antes de nós e zarpado novamente antes de nossa chegada, e nada se sabe dos outros navios...*".

A Esquadra portuguesa tinha três navios de 64 canhões, o *D. João de Castro*, o *Alfonso de Albuquerque* e o *Martim de Freitas*. O último terá sido o navio mencionado.

O *London* relatou que o citado navio chegou ao Rio de Janeiro a 26 de janeiro.

Seu capitão, D. Manuel de Menezes, logo após a chegada, encontrou morte trágica: ao deixar o *Rainha de Portugal*, caiu ao mar quando embarcava em seu escaler e afogou-se; seu corpo apareceu três dias depois.

Agora, embora estivessem no porto após a longa jornada, preparativos tinham de ser feitos, para colocar todos os navios em condições ideais para a continuação de sua viagem. Na prática, isto significava embarcar água e alimentos, substituir mastros e antenas quebrados, e reparar e substituir cordoalha e lona para velas.

Barris de água foram embarcados e tiveram de ser estivados; areia, em grandes quantidades, usada para raspar a sujeira dos conveses de madeira; bois vivos, para serem abatidos a bordo; verduras, legumes e frutas frescas.

Na tarde do dia 23, o trabalho parou, enquanto a Família Real baixava a terra. O *Bedford* relatou: "...*o Príncipe baixou a terra, guarneci as vergas e salvei com 21 tiros às 4h00...*". Na tarde seguinte, a Rainha também baixou a terra, e novamente uma salva real foi disparada.

A Bahia tinha, no passado, construído vários navios para a Marinha portuguesa, de modo que madeira e operários habilitados estavam disponíveis para reparos.

O Capitão Walker escreveu que o *Bedford* estava recebendo toda atenção: "...*Sua Alteza Real teve a satisfação de dar ordens para que toda atenção possível fosse dada ao Navio de Sua Majestade pelo*

---

### Areia, em grandes quantidades, foi embarcada e usada para raspar a sujeira dos conveses de madeira

---

*arsenal, o qual, prontamente, fez para nós uma nova verga grande (tendo a antiga se partido na tempestade ao largo da Madeira) e um mastaréu de gávea, e fartos suprimentos de bois de corte, frutas, verduras e legumes foram enviados para bordo todos os dias, pelas embarcações que traziam aguada para o navio...*".

**Sábado, dia 30**, foi um dia atarefado; D. João, agradecido pelas semanas de cuidadoso serviço de comboio, decidiu honrar o capitão e a tripulação do *Bedford*, fazendo-lhes uma visita.

#### **A visita de D. João ao Bedford**

No diário do *Bedford*, lê-se: "...*Vento ligeiro e bom tempo. Içado pavilhão nacional às 6h00; pavilhão real no mastro gran-*

de às 9h00; disparada salva real às 9h10; o Príncipe com parte da Família Real visitou o navio; içado pavilhão português no traquete...; à 1h30 da tarde, Família Real deixou navio, disparada salva real e arriado pavilhão; às 3h00, guarnecidas vergas, vieram a bordo almirante português com capitães; às 6h30, guarnecidas vergas, o almirante deixou o navio...”.

Seu relatório ao Almirantado dá mais detalhes desta visita: “...Tendo Sua Alteza Real expressado sua intenção de visitar o Navio de Sua Majestade, veio a bordo ontem com toda a Família Real exceto a Rainha, e tomaram o desjejum. Estiveram a bordo por três horas e visitaram todas as partes do navio. Tiveram a satisfação de expressar-se de modo muito agradecido. Disparamos uma salva real à sua chegada e partida; obtivemos a permissão do Príncipe para içar o Pavilhão Real de Portugal no mastro do traquete, enquanto ele estava a bordo, e o nosso estava arvorado no mastro grande, com o galhardete acima...”.

O’Neil também descreve esta visita ao *Bedford*.

D. João estava tão satisfeito com o desfecho da viagem e com a ajuda recebida da Grã-Bretanha em geral e de seu almirante e seus capitães em particular que, seguindo o costume em tais ocasiões, decidiu condecorá-los. Existia, contudo, um problema, visto que as três ordens militares em Portugal eram todas religiosas, e podiam apenas ser conferidas a católicos. Ele decidiu, então, reviver a ordem não religiosa, a Ordem da Torre e Espada, originalmente instituída por D. Alphonso V, em 1459.<sup>10</sup>

Ainda durante a estada na Bahia, ordenou que duas medalhas fossem cunhadas, com a inscrição “Valor e Lealdade”, a fim de serem outorgadas a “dous beneméritos vassallos do meu fiel e antigo aliado El-Rei da Gram-Bretanha”.<sup>11</sup>

A rotina diária continuou a bordo do *Bedford*, com o recebimento de carne, frutas frescas, legumes e verduras, para alimentar os fuzileiros e a marinhagem sem usar os suprimentos trazidos da Inglaterra; água e pão, para recompletar os suprimentos consumidos durante a jornada; mastros e vergas, para substituir os danificados pelo tempo.

### A preparação para a última etapa

A 8 de fevereiro, um brigue zarpuou para a Inglaterra, com as notícias de sua chegada em segurança.

O Capitão Walker tinha escrito ao secretário do Almirantado, no dia 6, que até o momento tudo estava bem: “...Aproveito a oportunidade para dar-lhe ciência, para informação de Suas Excelências, de termos chegado tão longe em nossa viagem aos Brasis, de conserva com o Príncipe Real, de 80 canhões, no qual a Rainha de Portugal, o Príncipe dos Brasis [sic] e seus dois filhos estão embarcados, o Alphonzo D’Albuquerque [sic], de 74, no qual a Princesa dos Brasis [sic] e quatro de suas filhas estão, e a fragata Urânia, e que estamos todos bem...”.

Agora ele escrevia, de São Salvador, sobre sua chegada em segurança: “...Como não tive oportunidade de transmitir minha carta n° 1, de 6 p.p., antes de nossa

10. *Collecção das Leis do Brazil de 1808*, p. 28, Decreto de 13 de maio de 1808, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1891. A 29 de novembro de 1808, os regulamentos detalhados da Ordem foram publicados em *Collecção das Leis*, pp. 167-170, opus. cit.

11. Presumivelmente ao capitão e ao primeiro-tenente (imediate) do *Bedford*.

*chegada aqui, achei correto enviá-la por este transporte, em sua forma original, e agora tenho a honra de dar-lhe ciência, para informação de Suas Excelências, de que chegamos a esta baía no dia 22 p.p., todos bem, de conserva com o Príncipe Royal [sic], o Alphonzo D'Albuquerque [sic] e a fragata Urânia...".*

Uma estimativa da duração de tempo que o brigue levou para chegar à Inglaterra pode ser feita, pelo fato de que estas duas cartas só alcançaram o Almirantado a 10 de maio.<sup>12</sup>

No mesmo dia, outro brigue suspendeu rumo ao Rio de Janeiro, com as notícias sobre sua chegada.

O Comodoro Moore escreve: "...*Não tivemos notícias de Sua Alteza Real até 12 de fevereiro, quanto um brigue de São Salvador trouxe cartas de Sua Alteza Real à Princesa Viúva, informando-a de sua chegada aqui a 22 de janeiro, com o Príncipe Real, o Alfonso d'Albuquerque [sic], a fragata Urânia e o Navio de Sua Majestade Bedford...*".

**Na noite do dia 10**, o *D. João de Castro*, ainda bastante castigado e abrindo água, entrou e fundeou. Este não estava em condições de prosseguir na viagem para o Rio de Janeiro. Decidiu-se que permaneceria em São Salvador para reparos no arsenal apropriado. Seus passageiros e sua guarnição foram transferidos para o *Activo* e para o Navio Mercante *Imperador Adriano*, pelo resto da viagem.

Uma idéia da extensão da confiança que o Príncipe Regente depositava no Capitão Walker pode ser avaliada pelo fato de que ele ordenou que os tesouros, os quais tinham sido trazidos tão longe a bordo do *D. João de Castro*, deveriam ser transferidos para o *Bedford* pelo resto da viagem.

No diário deste, lê-se: domingo, dia 14, "...*e 51 cofres de tesouro do navio português St. John de Castro [sic]...*"; segunda-feira, dia 15, "...*recebidos três bois, legumes, verduras e frutas, e trinta cofres de tesouro... à tarde, recebidos onze cofres de tesouro...*"; quarta-feira, dia 17, "...*três caixas de tesouro do navio português...*".

**Na quinta-feira, dia 11**, o Príncipe cruzou a baía e foi saudado pelo *Bedford*, que guarneceu as vergas.

**Na terça-feira, dia 16**, o *Medusa* finalmente chegou do Recife e, às 5h30min da tarde, fundeou na baía.

### *A partida para o Rio de Janeiro*

Agora que todos os navios estavam reunidos, os preparativos finais foram iniciados para a partida rumo ao Rio de Janeiro. O *Bedford* recebeu a bordo, no dia 23, vários passageiros, os quais viajariam com o navio.

**No dia seguinte, 24**, cedo pela manhã, a faina de suspender começou.

Primeiro o ferro de boreste, o ferro de serviço, foi içado e embarcado.

O navio então virou ao cabrestante seu ferro de bombordo, o segundo ferro de serviço, alerta para os sinais do almirante. Às 12h30min, as vergas foram guarnecidas e uma salva real foi disparada, enquanto o Príncipe e a Família Real retornavam a seus navios.

**Quinta-feira, dia 25**: enquanto o vento estava desfavorável e o céu cinzento com nuvens de chuva, a partida foi adiada. À tarde o Príncipe baixou novamente à terra.

**Sexta-feira, dia 26: às 10 horas da manhã**, o esquadrão, composto pelos navios de linha de batalha *Príncipe Real*, *Alfonso de Albuquerque*, *Medusa* e *Bedford*, pela

12. As cartas têm escrito à margem, numa caligrafia diferente, "10 May Own Recd and approve of his proceedings" (10 de maio, eu próprio recebi e aprovo seu procedimento). P.R.O. ADM. 1/2704.

Fragata *Urânia*, pelo *Trez-Corações*, pelo *Activo* e pelo *Imperador Adriano*, finalmente zarpou. Ao meio-dia, tiveram de parar e esperar pela maré, mas logo depois estavam novamente a caminho e, pelas 4 horas da tarde, fora da bafa e em mar aberto.

Enquanto o esquadrão navegava costa abaixo, os vigias estavam alertas a quaisquer navios estranhos.

Durante os últimos três dias da jornada, por segurança, o esquadrão parou durante a noite, quando estivessem navegando muito próximos de ilhas ou do continente, só retomando sua jornada ao amanhecer; pelo menos uma vez por dia, o *Bedford* sondava o fundo.

**A 6 de março**, entre descargas de chuva, o vigia no topo do mastro, à 1h15min da tarde, finalmente avistou terra. Estavam a cerca de oito léguas de Cabo Frio. Na manhã seguinte, o *Bedford* registrou: “...*Arribando ao Rio de Janeiro, observei navios disparando uma salva... às 4h30 da tarde reduzi pano e fundeei com o ferro de serviço em 15 braças; aqui encontrei fundeados os HMS Marlboro [sic], London e Monarch, e a Fragata Solbay [sic], com parte do esquadrão português... às 6h00, fundeei o navio com dos ferros, no alinhamento noroeste-sudeste do forte na ponta mais ao sul...*”.

A viagem estava encerrada.

## OS NAVIOS DO COMODORO MOORE

Os navios que navegaram rumo ao Rio de Janeiro também tiveram uma viagem cheia de eventos.

**Na noite de 8 de dezembro de 1807**, quando a Esquadra se separou, o *Príncipe Real* tinha parado; disso não há dúvida; a disposição de suas velas teria indicado isso a um capitão experiente, como o era Graham Moore: “...*à noite, no dia 8, estando o tempo nublado e tempestuoso com chuva, e*

*vento aparentemente soprando do nordeste, o navio-almirante chegou-se ao vento com amuras a boreste e atravessou...*”.

O Comodoro Graham Moore mais tarde escreveu sobre seus sentimentos, ao descobrir que os principais membros da Família Real, os quais ele tinha recebido a responsabilidade de escoltar para o Brasil, não mais estavam com ele: “...*isto certamente causou-me profunda vergonha, embora, devido às circunstâncias envolvendo o fato, nenhuma precaução ou vigilância de minha parte poderia...*”.

Ele não foi capaz de descobrir, até muito depois, o que tinha acontecido naquela noite: “...*estando os navios portugueses neste momento muito dispersos, e apenas sete deles à vista, cheguei-me ao vento a cerca de 2 milhas a barlavento do almirante, com o Monarch e o Bedford, a fim de, como estivesse quase escuro, manter a linha de contato com os navios dispersos, e supondo, como ele tinha atravessado o navio naquele momento, que ele pretendia pairar durante a noite... Começou a ventar forte com borrascas de chuva; mantivemo-nos próximo ao almirante, mas às 9h00 da noite perdemos de vista a sua luz. Pela manhã, durante um temporal com vento forte e tempo muito encoberto, encontramos o Monarch com dois navios de linha de batalha portugueses de conserva. Desde então descobrimos que o almirante português saiu do rumo durante a noite e aproou a nor-noroeste, sem sinalizar, e assim, na manhã seguinte, encontrou-se apenas com a fragata portuguesa Uranie [sic] de conserva, pois a mesma estava muito próxima dele quando este saiu do rumo...*”.

De manhã cedo, o *Marlborough*, após uma breve espera, para que os navios que tinham ficado para trás se reunissem, partiu rumo ao primeiro ponto de reunião. Seu diário registra: “...*às 8h00, não encontran-*

do nenhum dos outros navios, alterei rumo para o sul, repiquei a vela do traquete — cheguei-me ao vento, a fim de que a coluna de navios orçasse, eicei o sinal português para cerrar formação — mantivemos com a gávea e a polaca içadas — ao meio-dia o *Monarch* com 2 navios portugueses de conserva...”; estes seriam o *Rainha de Portugal*<sup>13</sup> e o *Conde D. Henrique*.<sup>14</sup>

Mais tarde, informou ao Almirantado: “...Assim que a luz do dia me convenceu da separação, seguí rumo à Madeira, içando os sinais portugueses e reforçando-os com tiros de canhão, para que os navios portugueses, Reyna de Portugal [sic] e Conde Henrique [sic], de 74 canhões cada, cerrassem formação e nos seguissem...”.

### Rumo à Madeira

Como o navio tinha pairado durante a noite, e como a velocidade a que podia avançar era a do navio mais lento que estivesse escoltando, o mesmo não avistaria a Madeira naquele dia.

Ao meio-dia, após tomar sua posição, este trocou informações sobre latitude e longitude com o *Monarch*.

Enquanto a noite descia, o *Marlborough* e o *Monarch*, com o *Rainha de Portugal* e o *Conde D. Henrique*, lentamente seguiram no rumo sudoeste para a Madeira.

O *London*, que tinha seguido adiante, estava agora aproximando-se de Porto Santo, uma pequena ilha a nordeste da Madeira.

Ao amanhecer do dia seguinte, dia 10, o *Marlborough* sinalizou ao *Monarch* para demandar terra no rumo sul; pouco depois a Ilha da Madeira pôde ser avistada; o *Monarch* foi chamado de volta.

Por todo aquele dia, a Madeira ficou à vista; à noite o esquadrão chegou-se ao vento, para ficar próximo à ilha; com o vento do leste soprando uma tempestade, não foi fácil ficar próximo ao lado ocidental da ilha. Sem que o soubessem, o *Bedford* estava a uma distância não muito grande dali, mas fora do alcance da vista, mais para oeste.

O *London* estava do lado oriental da ilha.

O grande esforço que estava fazendo, tentando alcançar Funchal para fundear, pode ser imaginado pelo seu diário: “...Brisa forte e mar tempestuoso. Aproando a noroeste, a 1 milha de distância rumo ao poço de Funchal; às 5h00, cheguei-me ao vento com amuras a bombordo e fiquei bordejando; ventando forte demais para fundear. Vela do traquete rasgada e arrebatada. Estai do velacho e moitão de escota de bombordo da gávea rompidos; uma embarcação veio de terra com o cônsul às 7h00. Mantive-me ao largo com velas de gávea e velas baixas rizadas nos últimos; mastaréis de joanetes abatidos... Vila de Funchal a 4 milhas ao norte...”.

Na manhã seguinte, apesar da tempestade, o navio retomou o poço de Funchal e fundeou, “...com o ferro de serviço... larguei uma amarra e meia. Salvei a Guarnição com 15 tiros, o que foi respondido...”.

Os próximos dois dias seriam gastos trazendo a aguada de terra, içando-a a bordo com talha improvisada, e estivando os barris.

Ao largo da Ilha da Madeira, após a longa espera de uma noite sem nenhum sucesso, ao amanhecer os portugueses fizeram um sinal de aproximar-se, o que foi respondido pelo *Marlborough* com três canhões.

13. Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Manuel de Souto Maior.

14. Capitão-de-Mar-e-Guerra José Maria de Almeida.

### Rumo a Palma

Agora ficou decidido que deveriam seguir para o segundo ponto de reunião, ao largo da Ilha de Palma, a sudoeste, distante cerca de 79 léguas.

O Comodoro Moore escreveu: "...*Sua Alteza Real a Princesa Viúva Herdeira do Brasil, tendo, da maneira mais condescendente, instruído o capitão português a seguir todas as minhas ordens, e assegurando-me que ela confiava no meu discernimento em fazer o máximo para nos reunirmos a Sua Alteza Real...*".

A terra elevada da Ilha de Palma, a cerca de 10 léguas de distância, o segundo ponto de reunião, ficou à vista dois dias depois, na manhã de domingo, dia 13, ainda sem sinal dos outros navios.

**Ao amanhecer do dia 14 de dezembro**, uma vela estranha podia ser avistada a noroeste quarta norte, a cerca de 10 milhas de distância. O *Marlborough* sinalizou ao *Monarch*

para dar-lhe caça. A mesma mostrou ser o Navio de Suprimento português *Thetis*<sup>15</sup>, sob o comando do Primeiro-Tenente Paulo José Miguel de Brito. Além de cem passageiros, transportava nove carruagens e uma grande quantidade de bagagens diversas.

Este navio uniu-se ao esquadrão que estava ao largo de Palma, à espera de que outros navios aparecessem.

### Rumo à Ilha de São Tiago

**Ao meio-dia do dia seguinte**, ficou decidido seguir para o terceiro ponto de reunião.

Sob uma brisa moderada, o esquadrão largou o pano e seguiu no rumo sudoeste. Tão logo Palma estava desaparecendo à distância, Ferro, a ilha mais ao sul do arquipélago das Canárias, passou ao largo a cerca de 4 milhas.

A próxima pernada da viagem, cerca de 240 léguas, levaria vários dias.

O vento manteve-se de moderado a fresco por quase todo o caminho, o tempo melhorando à medida que se moviam mais para o sul.

O *Thetis*, que era mais roncoiro, teve dificuldade em acompanhar os demais; ao terceiro dia tinha ficado cerca de 6 ou 7 milhas para trás.

---

## O Navio de Suprimento português *Thetis*, além de cem passageiros, transportava nove carruagens e uma grande quantidade de bagagens diversas

---

O *Monarch* navegava próximo ao *Marlborough*, a cerca de meia milha de distância. Os dois navios de linha de batalha portugueses, também sempre próximos.

**Às primeiras luzes do dia 23 de dezembro**, a Ilha do Sal, a mais ao noroeste do grupo, ficou à vista, na marcação oeste-noroeste. O esquadrão estivera navegando, desde o dia 8, entre a costa africana e as ilhas do Atlântico.

Em sucessão, as ilhas da Boa Vista e de Maio ficaram à vista. Ao final da tarde, o esquadrão pairou para a noite, a fim de aguardar a luz do dia antes de entrar na Baía de Praia, na Ilha de São Tiago, para fundear.

À tarde, os navios aproximaram-se de Praia para largar o ferro: "...*às 2h00 fundeei com o ferro de serviço em 7 braças, na Baía de Porto Praya, São Tiago — arriei meio quartel de amarra, com a ponta*

15. Além de cem passageiros, este transportava nove carruagens e uma grande quantidade de bagagens diversas.

*leste da baía marcando a lés-sueste, a ponta oeste a sudoeste meia oeste e o mastro da bandeira do forte a noroeste quarta e meia norte, com o Monarch e 3 navios portugueses de conserva...”.*

O *Thetis* errou seu fundeadouro e teve de sair novamente para o mar.

Fundeados na baía, encontraram a Fragata *Minerva*, enviada pelo Príncipe Regente, com a notícia de que ele estava prosseguindo viagem sem parar e que deviam segui-lo rumo ao Rio de Janeiro.

O Comodoro Moore deve ter ficado aliviado em saber que os navios conduzindo a Família Real estavam seguros, e que estavam sendo escoltados pelo *Bedford*.

O relatório do Comodoro Moore fornece mais detalhes: “...A 24 de dezembro, fundeamos em Porto Praya com os quatro navios de guerra e a fragata *Thetis* (equipada como navio de suprimento), um dos navios do esquadrão português que tinha-se separado na noite do dia 8 e que reuniu-se a nós ao largo de Palma, e encontramos lá a fragata portuguesa *Minerve* [sic] (um dos navios do esquadrão), da qual fiquei sabendo que tinha-se encontrado com o almirante português ao largo de Ferro no dia 13, onde também reencontrou-se com o Alfonso d’Albuquerque [sic] (o navio no qual Sua Alteza Real a Princesa do Brasil estava embarcada) alguns dias após a separação, e com o Navio de Sua Majestade *Bedford*. O Visconde de Anadia, Ministro da Marinha, que estava embarcado na *Minerve* [sic], teve permissão de Sua Alteza Real para prosseguir até Porto Praya em busca de aguada, e foi instruído por Sua Alteza Real a informar-me de que ele tinha mudado de idéia e não tinha intenção de escalar em Porto Praya, mas de prosseguir diretamente rumo ao Rio de Janeiro, e havia solicitado ao capitão do *Bedford* que permanecesse com ele...”.

Tempo algum foi perdido: naquela mesma noite, a embarcação maior do *Marlborough* e todas as embarcações do *Monarch* foram arriadas, e os barris vazios enviados a terra.

No dia seguinte, sexta-feira 25, a *Thetis* finalmente conseguiu entrar na baía e fundear. O dia todo foi gasto carregando água; o *Marlborough* forneceu ao *Rainha de Portugal* sete toneladas e 14 tonéis pequenos, e recebeu a bordo 23 toneladas de água.

### **O cruzeiro do London**

A 12 de dezembro, o *London* tinha terminado de fazer aguada; naquela noite, tentou zarpar de Funchal, mas teve que desistir: “...*Brisa forte e tempo nublado — às 9h00, mais moderado com chuva; às 11h30, vento mudou para o sudoeste, preparei para suspender e sinalizei com um canhão — ... às 12h00, soprava um temporal desfeito, de modo que não pudemos ter seguimento...*”.

Durante as primeiras horas da noite, este tentou novamente, mas sem sucesso. Temendo agora que o vento aumentasse, e que chegaria com atraso a São Tiago, talingou a amarra do ferro a uma bóia marcada “*HMS London*”, a fim de ser deixada para trás, e com gáveas, velas baixas e velas de estai rizadas nos segundos, conseguiu manobrar para fora.

Como tinha feito aguada sem perder muito tempo, decidiu seguir para Palma, e não diretamente para São Tiago, para ver se conseguia reunir-se à esquadra. O mesmo ainda não sabia nada a respeito de sua separação. Chegou a seu destino no dia 15; mas o *Marlborough* e os demais já estavam além de Ferro, a mais meridional das Ilhas Canárias, a caminho das Ilhas de Cabo Verde.

De dia, na manhã seguinte, a 11 léguas a noroeste de Palma, avistou um navio de linha de batalha navegando escoteiro.

Como esperava avistar vários navios juntos, tomou todas as precauções: “...às 5h00 e às 6h00 virei de bordo. Avistei um navio a sudoeste, dei caça; às 8h30, rizado nos segundos, bujarrona e mezena arriadas — Em postos de combate — Caça é um navio de guerra; às 9h20, virei de bordo; caça exibiu pavilhão português e parou; às 10h00 parei e arriei embarcação; descoberto ser o navio-de-linha português Don de Castro [sic], sob o comando de Don Manuel John de Louis & Seilbez [sic].<sup>16</sup> Às 10h30, recolhi embarcação e larguei velas baixas e de joanete; ponta sul de Palma na marcação sul quarta e meia sueste, a 14 léguas — brisa fresca e chuva; afastei-me do navio português, pois este não necessitava de assistência...”.

Seus preparativos para a batalha tinham sido desnecessários.

No dia 18, tendo decidido que havia permanecido por tempo suficiente no ponto de reunião, o *London* zarpou para São Tiago, lá chegando à noite no dia 26: “...cheguei-me à ilha a fim de avistá-la mais claramente... preparei o ferro de reserva na amura... brisa forte e tempo nublado... rondando, montei ponta extrema da Baía de Praia; às 7h00, reduzi pano e fundeei com o segundo ferro de serviço em 6½ braças, mas o

ferro não unhou. Larguei o ferro de amura e fundeei, com 1 2/3 quartéis da amarra do ferro de serviço...”.

O *London* registrou ter encontrado na baía “...o Marlborough, o Monarch, dois 74's portugueses, três fragatas e um brigue...”.<sup>17</sup>

No dia 26, enquanto o *London* transferia a aguada que tinha trazido, o *Marlborough* abastecia a Fragata *Minerva* com 12 barris de carne de porco e 19 barris de carne de boi.

Na manhã seguinte, estavam prontos para partir.

Devido à brisa fresca que soprava do lés-nordeste e ao número de navios no porto, uma série de manobras fez-se necessária.

O *London* escreveu em seu diário: “...às 7h00, o comodoro fez o sinal de suspender; não tendo o navio lazeira para safar-se de um 2 mastros [um brigue], a embarcação maior foi arriada e lançou ancorote e amarra a

barlavento, em 6 braças de água, na amarração de bombordo — às 11h00, viramos ao cabrestante o ancorote, entocado numa rocha — após algum tempo guindando com grande força, a amarra rompeu-se; a espia de amarração foi largada imediatamente e partimos, deixando para trás o ferro e 16 braças da amarra, pois ventava muito forte e não havia probabi-

---

**“...A 17 de janeiro, o esquadrão chegou ao Rio de Janeiro; todos com boa saúde, embora os navios de linha de batalha portugueses estivessem superlotados de homens, mulheres e crianças, cada um tendo a bordo cerca de 1.100 pessoas, de todas as descrições...”**

---

16. D. João de Castro, Capitão-de-Mar-e-Guerra Manuel João de Lossio, Esparteiro, *História Naval Brasileira*, p. 329, opus. cit.

17. *Rainha de Portugal* (74), *Conde D. Henrique* (74), *Minerva* (fragata, 48) e *Thetis* (36), de fato uma fragata, mas em uso como navio-transporte. Por dedução, a terceira fragata deve ter sido a *Golfinho*. O brigue não pôde ser identificado.

idade de conseguirmos içá-lo com a embarcação maior... Atravessamos o navio e içamos as embarcações carregadas; zarpamos seguindo nas águas do comodoro e do esquadrão...".

Era o segundo ferro que o navio perdia na viagem.

O *Monarch* não teve qualquer dificuldade em suspender, mas o *London* largou um ferro, a fim de virar sua proa na direção certa.

O *Marlborough* registrou a 27 de dezembro: "...à luz do dia fiz sinal de suspender com um tiro de canhão; corri o ancorote e a espia para o norte, a fim de fazer o navio largar, às 7h30 de quarta-feira, e fiz-me de vela...; atravessei o navio para que os navios fundeados saíssem,icei e embarquei a bordo a chalupa — O *London*, o *Monarch*, com 2 navios de linha-de-batalha portugueses de conserva,<sup>18</sup> e uma fragata...".<sup>19</sup>

#### ***Novo ponto de encontro: Rio de Janeiro***

Com seu telégrafo de madeira, o *Marlborough* sinalizava agora o novo ponto de reunião: "...17, 9, 14, 9, 1, 13, 5, 9, 17 e 14...", Rio de Janeiro,<sup>20</sup> a aproximadamente 823 léguas de distância, de acordo com o *Marlborough*, após calcular sua posição ao meio-dia. A *Thetis* foi deixada para trás, a fim de completar sua aguada.

Os próximos dois dias viram o esquadrão progredindo bem, fazendo de 7 a 8 nós. Entretanto, à medida que se aproximavam da linha do Equador, o vento diminuía, de modo que a velocidade foi afetada imediatamente.

Por volta de 1º de janeiro, não mais que 1 ou 2 nós de velocidade podiam ser mantidos.

O Comodoro Moore tinha toda esperança de alcançar e avistar os demais navios.

Provavelmente dos informes fornecidos pela *Minerva*, ele calculou, de modo correto, como se verificaria, que o esquadrão escoltado pelo *Bedford* estava singrando um pouco mais próximo da costa africana, num rumo paralelo, mais a leste dele.

Todos os dias de manhã cedo, o *Monarch* recebia ordem de tomar estação destacado a sudeste, a fim de estender o alcance visual dos navios. Ao anoitecer, o mesmo foi chamado de volta, na eventualidade de, durante a noite, vir a perdê-los de vista, na vastidão de mar que estendia-se ao seu redor até o horizonte.

O progresso lento, com tempo bom, continuou até 4 de janeiro, quando uma brisa fresca começou a soprar. Naquela noite cruzaram o Equador; a zona das calmarias foi agora deixada para trás.

Enquanto o esquadrão navegava em conjunto para o sul, muito tempo era gasto em navegação, pois, após partirem de São Tiago, nas Ilhas de Cabo Verde, esperavam aterrar, após ter cruzado mais de 2.000 milhas de mar aberto, em Cabo Frio. A longitude era tomada pelo cronômetro e pela lua. A variação da agulha era calculada e verificada, assim como a direção da corrente.

No dia 13 de janeiro, o Comodoro Moore mudou de tática. Em vez de enviar o *Monarch* para sudeste, a fim de estar alerta para os demais navios, ele agora enviou-o para sudoeste, a fim de vigiar a navegação costeira e, eventualmente, à medida que se aproximavam da costa, estar de guarda em busca de terra firme.

No dia seguinte, o *Monarch* foi bem-sucedido, pois, no começo da tarde, após uma perseguição, fez parar um navio de cabotagem português do Rio Grande.

18. O *Rainha de Portugal* e o *Conde D. Henrique*.

19. A *Minerva*.

20. O sinal foi registrado incorretamente; deveria ter sido: 17, 9, 14, 10, 1, 13, 5, 9, 17 e 14.

No dia 15, alteraram rumo de sudoeste quarta oeste para oeste-sudoeste, a fim de chegar-se a terra.

Cabo Frio, de acordo com os cálculos, estava a apenas 200 milhas de distância.

Na manhã do dia 16, o *Monarch* finalmente avistou terra; sua navegação demonstrou que, embora estivessem no início do século XIX, a precisão era possível.

Naquela tarde, o *Monarch* registrou: “...às 7h40, arribei; esquadrão de conserva; Cabo Frio a noroeste quarta norte, à distância de 4 ou 5 milhas...”.

Naquela mesma tarde, o *Monarch* interceptou um brigue de guerra, o *Balão*, enviado pelo vice-rei, Conde dos Arcos, a cruzar fora da Baía do Rio de Janeiro.

Do mesmo souberam que os navios transportando a Família Real ainda não tinham feito a travessia.

Durante a madrugada do dia 17, o comandante do esquadrão atravessou os navios, não longe da entrada do porto do Rio de Janeiro, a fim de evitar entrar na escuridão.

### A entrada no Porto do Rio de Janeiro

À tarde, os navios portugueses entraram no porto, seguidos, no começo da noite, por seus escoltas.

Aquele momento, após tantos dias de navegação em mar aberto, e devido aos desconfortos da jornada, deve ter sido especialmente bem-vindo.

O *Marlborough* registrou: “...Correndo para o porto do Rio de Janeiro... Vim para o fundeadouro, com o segundo ferro de serviço, no porto acima em 6½ braças de água, e fundeei, com o ancorote e a

amarra na marcação norte e a Ilha das Cobras na marcação sul, e a nor-nordeste... London, Monarch e 2 navios portugueses de conserva...”;

O *London* acrescenta mais detalhes: “...às 6h00, aproei para o porto com forte maré de vazante; às 7h00, veio o capitão-do-porto português — às 8h00, fundeei com o ferro de serviço em 17 braças, ponta de St. Jago [sic] a oeste-noroeste, à distância de 1 milha — Comodoro à distância de ½ quartel, Monarch e 2 portugueses fundeados mais para dentro — todos os fortes salvaram e a cidade foi iluminada à noite...”<sup>21</sup>

O Comodoro Moore escreveu a Suas Excelências no Almirantado: “...A 17 de janeiro, a exatamente três semanas de viagem de Porto Praya, o esquadrão chegou ao Rio de Janeiro; todos com boa saúde, embora os navios de linha de batalha portugueses estivessem superlotados de homens, mulheres e crianças, cada um tendo a bordo cerca de 1.100 pessoas, de todas as descrições...”.

No porto do Rio, o *London* registra a chegada de vários navios que tinham deixado Lisboa a 29 de novembro; dia 20 de janeiro, “...chegou um brigue de guerra português...”; dia 22, “...chegou uma fragata portuguesa...”; dia 26, “...chegou um navio de linha português...”; dia 9 de fevereiro, “...chegou um brigue de guerra português...”; dia 11, “...chegou um brigue de guerra português...”.

O brigue que chegou no dia 11 tinha vindo de São Salvador, com as boas notícias que a Rainha, o Príncipe Regente e outros membros da Família Real tinham lá chegado em segurança.<sup>22</sup>

21. A cidade foi iluminada para as festividades de São Sebastião, a 20 de janeiro, dia de seu santo padroeiro. O nome completo da cidade é São Sebastião do Rio de Janeiro.

22. De acordo com o relatório do Comodoro Moore ao Almirantado, datado de 9 de março, as notícias da chegada em segurança a São Salvador chegaram ao Rio a 12 de fevereiro. Como nenhum navio é registrado como tendo arribado naquela data, presumivelmente as notícias chegaram com um brigue de guerra no dia 11.

Até aquele momento, a Princesa Viúva Herdeira não tinha posto pé em terra, pois, por respeito à Rainha e ao Príncipe Regente, não queria fazer isso antes deles.

O último dos navios viajando independentemente chegou no dia 13: "...Chegou um 74 portugueses...".

O registro no diário, de que era um 74, nos permite identificá-lo, pois a Esquadra naval portuguesa que saiu de Lisboa a 29 de novembro incluía oito navios de linha de batalha: quatro deles ainda estavam, naquele momento, no nordeste (*Príncipe Real*, *Afonso de Albuquerque*, *Medusa* e *D. João de Castro*);

dois tinham entrado no Rio de Janeiro, com o Comodoro Moore, e o Comodoro Moore, e estavam agora fundeados no porto. Os dois restantes eram, portanto, o *Martim de Freitas* (64) e o *Príncipe do Brasil* (74). O *Martim de Freitas*, procedente de São Salvador, onde tinha tocado brevemente, arribou a 26 de janeiro.

O *Príncipe do Brasil* dificilmente teria levado mais quatro semanas para completar a viagem; logo, este provavelmente foi à Inglaterra para reparos, conforme tinha sido arranjado entre o Almirante, D. Manuel e Sir Sidney Smith.

## A CHEGADA DA FAMÍLIA REAL AO RIO DE JANEIRO

Finalmente, **na segunda-feira, 7 de março**, o tão esperado esquadrão chegou de São Salvador: "...às 10h00, avistamos o *Príncipe do Brasil* com 3 navios de linha e outros navios entrando... às 11h00, entraram pela barra do porto e os navios

*portugueses que aqui estavam salvaram... às 12h40, guarnecemos o navio — às 2h00, salvamos o Príncipe com 21 tiros e o aclamamos das vergas quando este fundeou — como o fizeram todos os navios ingleses e portugueses... Fundeou aqui o Bedford...".*

Aquela noite foi gasta com os preparativos para o desembarque no dia seguinte e para as cerimônias que se seguiriam.

**Na tarde seguinte (dia 8), às 4 horas**, com as vergas guarnecidas e todos os navios disparando uma salva de 21 tiros, o Príncipe Regente, acompanhado por sua família, exceto a Rainha, baixou a terra.

---

**Na tarde seguinte (dia 8), às 4 horas, com as vergas guarnecidas e todos os navios disparando uma salva de 21 tiros, o Príncipe Regente, acompanhado por sua família, exceto a Rainha, baixou a terra**

---

O Comodoro Moore escreveu ao Almirantado: "...Tenho grande prazer em informá-los de que Sua Alteza Real o Príncipe Regente, a Rainha e toda a Família Real aqui chegaram aos oito dias deste mês, com os seguintes navios: Príncipe Real, Alfonso

d'Albuquerque [sic], Meduse [sic], Uranie [sic], o Navio de Sua Majestade Bedford e vários navios de suprimento e mercantes.

*A Família Real foi recebida nos Brasis, com todas as evidências de laços afetivos, pelos habitantes de todas as camadas, os quais parecem-me estar cheios de zelo e lealdade para com seu Soberano. O Príncipe e todas as pessoas da Família Real estão em perfeita saúde. Ele fez ontem sua entrada pública na cidade do Rio de Janeiro e caminhou pelas ruas principais em procissão até a Igreja do Rosário, a fim de dar graças ao Todo-Poderoso — ...".*

No dia 8 e novamente no dia 9, a Família Real retornou a seus navios para a noite.

No dia 10 de março, acompanhados da Rainha, deixaram seus navios pela última vez.

O diário do *London* observou: "...às 4h00, o Príncipe do Brasil deixou o navio-almirante, ocasião em que o pavilhão real foi arriado, e içado o pavilhão do almirante. A Esquadra salvou o Príncipe com 21 tiros, guarneceu as vergas e aclamou-o..."

A 12 de maio, a *Confiance* finalmente entrou e reuniu-se ao esquadrão, seguida no dia 17 pelo *Foudroyant*, trazendo Sir Sidney Smith, de conserva com o *Agamemnon*<sup>23</sup> e o *Brigue Pitt*.

Sir Sidney Smith convidou o Príncipe Regente e a Família Real para jantar a bordo do *London*, por ocasião da comemoração do aniversário do Rei, a 4 de junho, quando o Príncipe Regente aproveitou a oportunidade para condecorar os oficiais participantes.

"...No Brasil, a 4 de junho de 1808, sir Sidney Smith recebeu toda a Família Real portuguesa a bordo do Navio de Sua Majestade *London*. Ao desembarcar do navio, o Príncipe Regente presenteou o contra-almirante, de suas próprias mãos, com o pavilhão de Portugal, para ser usado como aumento do brasão, e declarou o restabelecimento da Ordem da Espada [sic], instituída por d. Alfonso V, cognominado o Africano, em 1459, da qual sir Sidney Smith recebeu o grau de grã-cruz.

*Todos os capitães ingleses diante do Tejo sob seu comando seriam Comendadores, e os primeiros-tenentes (imediatos) de todos os navios, Cavaleiros da mesma ordem, assim como o Sr. Hill, secretário da legação de Sua Majestade àquela corte. Sua Alteza Real conferiu medalhas aos quatro capitães que integravam o esquadrão destacado por sir Sidney Smith para acompanhar a Esquadra portuguesa para o Brasil...*"<sup>24</sup>

Além das honrarias concedidas pelo Príncipe Regente, Sir Sidney Smith recebeu uma propriedade rural com seis escravos.<sup>25</sup>

## ENCERRAMENTO

Finalmente, a 5 de março de 1809, o *London* zarpu do Rio de Janeiro, escoltando os Navios Mercantes *Jane*, *Clarkson* e *Fingal* de volta à Inglaterra. O mesmo chegou a Cawsand Bay a 21 de maio, quase exatamente 18 meses depois da data em que se tinha feito ao largo; deslocou-se então para o Arsenal de Chatham e deu baixa.

Em 1811, o navio foi desmantelado.

O Príncipe Regente tornou-se D. João VI, por ocasião da morte de sua mãe em 1816. Em 1821, após 13 anos no Brasil, D. João regressou a Lisboa, onde passou os últimos anos de sua vida, aí falecendo em 1826. Quando ele partiu de Lisboa em 1807, não poderia imaginar que uma parte tão significativa de seu reinado seria passada no Brasil.

## CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<VIAGENS> / A viagem da Família Real para o Brasil /; História do Brasil /; História de Portugal;

23. Sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Jonas Rose.

24. *Naval Chronicle 1808*, vol. XX, p. 438.

25. Araújo, José Paulo de Figueirôa Nabuco. *Legislação Brasileira ou Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões etc., etc.*, tomo I, p. 75. Rio de Janeiro, 1836.

## NOTAS

Diários de navegação citados no texto, mantidos pelo *Public Records Office*:

H.M. Ship <i>Achilles</i> ADM. 51/1700	H.M. Ship <i>Hibernia</i> ADM. 51/1730
H.M. Frigate <i>Amazon</i> ADM. 51/1659	H.M. Ship <i>London</i> ADM. 51/1857
H.M. Ship <i>Audacious</i> ADM. 51/1758	H.M. Ship <i>Marlborough</i> ADM. 51/1854
H.M. Ship <i>Bedford</i> ADM. 51/1882	H.M. Ship <i>Monarch</i> ADM. 51/1879
H.M. Sloop <i>Confiance</i> ADM. 51/1966	H.M. Ship <i>Plantagenet</i> ADM. 51/1790
H.M. Ship <i>Conqueror</i> ADM. 51/1734	H.M. Brig Sloop <i>Redwing</i> ADM. 51/1715
H.M. Ship <i>Elizabeth</i> ADM. 51/1765	H.M. Frigate <i>Solebay</i> ADM. 51/1763
H.M. Ship <i>Foudroyant</i> ADM. 51/1780	H.M. Ship <i>Theseus</i> ADM. 51/1738

ADM. 1/2704

1. Capitão Walker ao Hon. W. W. Pole, 6 de janeiro de 1808, explicando as razões da separação da Esquadra e seu papel em acompanhar a Rainha e o Príncipe Regente, escrito no mar e postado após a chegada à Bahia.

2. Capitão Walker ao Hon. W. W. Pole, 31 de janeiro de 1808, com o relato da jornada e da chegada em segurança à Baía de Todos os Santos (Bahia), Brasil, da Família Real de Portugal.

ADM. 1/2159

1. Comodoro Moore ao Contra-Almirante Sir Sidney Smith, Rio de Janeiro, 9 de março de 1808, relatando a jornada e chegada em segurança, ao Rio de Janeiro, da Esquadra portuguesa e do esquadrão britânico.

ADM. 1/19

1. Sir Sidney Smith ao Hon. W. W. Pole, H.M.S. *London*, Cawsand Bay, 9 de novembro de 1807.

2. Sir Sidney Smith ao Hon. W. W. Pole, H.M.S. *London*, Cawsand Bay, 9 de novembro de 1807.

3. Sir Sidney Smith ao Hon. W. W. Pole, H.M.S. *London*, ao largo do Tejo, 18 de novembro de 1807.

6. Sir Sidney Smith ao Hon. W. W. Pole, H.M.S. *Hibernia*, ao largo do Tejo, 22 de novembro de 1807.

8. Força Militar portuguesa a 29 de outubro, comunicado a Sir Sidney Smith pelo Sr. Gambier, cônsul de S.M. em Lisboa, com cópia enviada ao Tenente-General Sir John Moore, secreto.

10. Sir Sidney Smith ao Ministro D. Araújo, H.M.S. *Hibernia*, ao largo do Tejo, 22 de novembro.

17. Lord Strangford a Sir Sidney Smith, Lisboa, 28 de novembro à noite.

18. Listagem da Esquadra portuguesa que zarpou a 29 de novembro, assinada por Joaquim José Monto Torres (major-general) [sic].

19. Sir W. S. Smith ao Hon. W. W. Pole, H.M.S. *Hibernia*, 22 léguas a oeste do Tejo, 1º de dezembro, secreto.

ADM. 1/824

2. Sir Sidney Smith ao almirante Young (Plymouth), 6 de dezembro de 1807, H.M.S. *Hibernia*, no mar, secreto.

ADM. 4206

Hon. George Canning aos Lordes do Almirantado, 11 de novembro.

F.O. 63/56

1. Lord Strangford ao Hon. George Canning, H.M.S. *Hibernia*, 24 de novembro de 1807, nº 102, pela Escuna afretada *Trafalgar*.

2. Lord Strangford ao Hon. George Canning, H.M.S. *Hibernia*, 29 de novembro de 1807, pelo Pacote *Townsend*.

F.O. 94/163

1. Convenção entre Portugal e Grã-Bretanha, datada de 22 de outubro de 1807. Informações sobre as ações de unidades navais:

Boiteux, Capitão-Tenente Lucas Alexandre, *A Marinha de Guerra Brasileira nos reinados de D. João VI e D. Pedro I*, Rio de Janeiro, 1913.

Esparteiro, Antônio Marques, *Três Séculos de Mar (1640-1910)*, Lisboa, 1948.

Lavery, Brian, *Nelson's Navy, The Ships, Men and Organisation*, London, 1989.

Soares, Joaquim Pedro Celestino, *Quadros Navaes*, 2ª ed., Imprensa Nacional, Lisboa, 1861.

Sobel, Dava, *Longitude, The True Story of a Lone Genius who Solved the Greatest Scientific Problem of his Time*, New York, 1995.

#### INFORMAÇÕES ADICIONAIS SOBRE NAVIOS DE S. M. E SEUS OFICIAIS:

Lyons, David, *Sailing Navy List*, London, 1993.  
*Navy List 1807*.

## BIBLIOGRAFIA

1. ABRANTES, Duchesse d'. *Souvenirs d'une Ambassade*. Paris, 1834.
2. ALMEIDA, Pires de. *D. João VI; Rei de Portugal e dos Algarves e Imperador Titular do Brasil; elogio histórico*. Ed. Comemorativa, Rio de Janeiro, dezembro de 1885.
3. ANONYMO. *Observador Português Histórico, e Político de Lisboa desde o dia 27 de novembro do anno de 1807 em que embarcou [sic] para o Brazil o Principe Regente Nosso Senhor e toda a real familia, por motivo da invasão dos Francezes neste Reino etc. etc. — Contém Todos os Editaes, Ordens publicas e particulares, Decretos, successos fataes e desconhecidos nas Histórias do mundo; todas as batalhas, roubos e usurpações até o dia 15 de setembro de 1808, em que foram expulsos, depois de batidos, os Francezes — Oferecido Ao Ilustríssimo e Excellentíssimo [sic] Senhor D. Rodrigo de Souza Coutinho, Conde de Linhares, Grão Cruz, das Ordens de Aviz e da Torre e Espada etc. etc.* Lisboa, 1809.
4. ARAÚJO, José Paulo de Figueirôa Nabuco. *Legislação Brasileira ou Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões etc., etc.*, tomo I. Rio de Janeiro, 1836.
5. AZEVEDO, Moreira de. *No tempo do Rei; conto histórico*. Rio de Janeiro, 1899.
6. BARROW, John. *The Life and Correspondence of Admiral Sir William Sidney Smith, G.C.B.*, vol. II. London, 1848.
7. BEIRÃO, Caetano. *História Breve de Portugal*. Lisboa, 1941.
8. BELLEGARDE, Henrique Luiz de Niemeyer. *Resumo da História do Brasil*. Rio de Janeiro, 1845.
9. BOITEAUX, Capitão-tenente Lucas Alexandre. *A Marinha de Guerra Brasileira nos reinados de D. João VI e D. Pedro I*. Rio de Janeiro, 1913.
10. BRANDÃO, Raul. *El-Rei Junot*. Lisboa, 1812.
11. CALMON, Pedro. *O Rei do Brasil D. João VI*. Rio de Janeiro, 1935. 3ª ed., Rio de Janeiro, 1943.
12. \_\_\_\_\_. *História Naval Brasileira*, vol. 2, tomo II, parte II, *A Abertura dos Portos*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979.
13. CANCIO, Henrique. *D. João VI*. Bahia, 1909.
14. CHEKE, Marcus. *Carlota Joaquina (A Rainha Intrigante)*, Trad. Gilmara Lobato de Moraes Pereira. Rio de Janeiro, 1949.
15. CINTRA, Assis. *Rei Fúçã*. 1935.
16. CHAGAS, Manoel Pinheiro. *Diccionario Popular*, 14 vols. Lisboa, 1883.
17. CONSTANCIO, Francisco Solano. *História do Brasil desde o seu descobrimento por Pedro Álvares Cabral até a abdicação do Imperador D. Pedro I*. Paris, 1839.
18. DENIS, Ferdinand. *Resumé de l'histoire du Brésil*. Paris, 1825.
19. ESPARTEIRO, Antônio Marques. *Subsídio para a História da Marinha de Guerra; Nau "Rainha de Portugal"*. Anais do Clube Naval, Lisboa, 73(11/12): 677-701, nov./dez. 1943.
20. \_\_\_\_\_. *Três Séculos no Mar (1640-1910)*. Lisboa, 1948.
21. \_\_\_\_\_. *História Naval Brasileira*, vol. 2, tomo II, parte I, *A Viagem*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979.
22. GRAHAM, Maria. *Journal of a Voyage to Brazil and Residence there During the Years 1821, 1822, 1823*. London, 1824.
23. JACKSON, Sir William G. F. *The Rock of the Gibraltarians*, 2ª ed. London, 1990.
24. KING, Dean. *A Sea of Words*. New York, 1995.
25. LAVERY, Brian. *Nelson's Navy, The Ships, Men and Organisation*. London, 1989.
26. LIGHT, Kenneth H. *The Migration of the Royal Family of Portugal to Brazil 1807/08 Log Books of H.M. Ships before the Tagus in November 1807 and those that took part in the Voyage to Brazil, together with Reports and Letters from Captain James Walker of H.M.S. Bedford, who escorted the Queen and the Prince Regent to Bahia, and Commodore Graham Moore of*

- H.M.S. Marlborough, who escorted the Portuguese Fleet to Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro, 1995.
27. LIMA, J. L. de Abreu. *Compêndio da História do Brasil.* Rio de Janeiro, 1843.
  28. LIMA, J. L. de Abreu. *Synopsis ou Dedução Chronologica dos fatos mais notaveis da historia do Brasil.* Pernambuco, 1845.
  29. LIMA, Manuel de Oliveira. *Dom João VI no Brazil 1808-1821*, vol. I. Rio de Janeiro, 1908.
  30. LONGFORD, Elizabeth. *Wellington, The Years of the Sword.* London, 1969.
  31. MACAULAY, Neill. *Dom Pedro: a luta pela liberdade no Brasil e em Portugal 1798-1834*, tradução André Villalobos. Rio de Janeiro, 1993.
  32. MACEDO Joaquim Manoel de. *Lições de história do Brasil para uso dos alumnos do Imperial Collegio de Pedro Segundo.* Rio de Janeiro, 1863.
  33. MARTINS, Enéas Filho. *Conselho de Estado Português e a Transmigração da Família Real em 1807.* Rio de Janeiro, 1968.
  34. MARTINS, Joaquim Pedro de Oliveira. *História de Portugal.* Lisboa, 1888.
  35. MELO MORAIS, A. J. de. *Chronografia Histórica*, tomo I (2ª parte). Rio de Janeiro, 1863.
  36. \_\_\_\_\_. *A independência e o Império do Brasil.* Rio de Janeiro, 1877.
  37. \_\_\_\_\_. *História da Trasladação da Corte Portuguesa para o Brasil em 1807-1808.* Rio de Janeiro, 1872.
  38. NAPIER, W. E. *History of the War in the Peninsula.* London, 1828.
  39. O'BRIAN, Patrick. *Men-of-War Life in Nelson's Navy.* New York, 1974.
  40. O'NEIL, Lieutenant Count Thomas. *A Concise and Accurate Account of the Proceedings of the Squadron under the Command of Rear Admiral Sir Sydney Smith K. S. & in Effecting the Escape of the Royal Family of Portugal to the Brazils, on November 29, 1807; and also the Sufferings of the Royal Fugitives, &c. during their Voyage from Lisbon to Rio de Janeiro: with a variety of other Interesting and Authentic Facts.* London, 1810.
  41. PEREIRA, Angelo. *D. João VI; Príncipe e Rei; a retirada da família real para o Brasil 1807.* Lisboa, 1953.
  42. \_\_\_\_\_. *Os Filhos D'El Rei D. João VI.* Lisboa, 1946.
  43. \_\_\_\_\_. *As Senhoras Infantas Filhas de el-Rei D. João VI.* Lisboa, 1938.
  44. PINHEIRO, José Pedro Xavier. *Epitome da história do Brasil desde o seu descobrimento.* Rio de Janeiro, 1870.
  45. PINTO, Albano da Silveira. *Resenha das Famílias Titulares e Grandes de Portugal.* Lisboa, 1883.
  46. RANGEL, Alberto. *Inventário dos documentos do arquivo da Casa Imperial do Brasil existentes no Castelo d'Eu*, 2 vols. Rio de Janeiro, 1939 (agora no Museu Imperial, Petrópolis).
  47. \_\_\_\_\_. *Os dois Inglezes Strangford e Stuart.* Conselho Federal de Cultura, Arquivo Nacional, 1972.
  48. RIO SÊCO, Visconde do. *Exposição Analytica e justificativa Da Conducta, e vida publica do Visconde do Rio Sêco desde o dia 25 de Novembro de 1807*, publicada por elle mesmo. Manuscrito, 1821, Museu Imperial de Petrópolis.
  49. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro:
    - Tomo LXV, 2ª parte — Joaquim Pires Machado Portella, *Chegada da Família Real Portuguesa à Provincia da Bahia em Janeiro de 1808*, Rio de Janeiro, 1882.
    - Tomo LVXXXVIII, Vol. 142 — Fazenda, José Vieira, *Antiquilhas e Memórias, Chegada da Família Real*, Rio de Janeiro, 1920.
    - Tomo XCIII, Vol. 147 — Fazenda, José Vieira, *Antiquilhas e Memórias, Trasladação da Família Real*, Rio de Janeiro, 1923.
    - Tomo CCLXXVII, Vol. 277 — Manchester, Alan K., *Conflict and Continuity in Brazilian Society*, 1967 (Transferência da Córte Portuguêsa para o Rio de Janeiro), trad. A. J. Lacombe, Rio de Janeiro, 1968.

50. RODRIGUES, José Carlos. *Bibliotheca brasiliense: catálogo anotado dos livros sôbre o Brasil e de alguns aut. e manuscritos pertencentes a J. C. Rodrigues: Parte I: descobrimento da América, Brasil Colonial, 1492-1822*. Rio de Janeiro, 1907.
51. ROSSI, Camilo Luis de. *Memória sobre a evasão do Nuncio Apostólico Monsenhor Caleppi, da Corte de Lisboa para o Rio de Janeiro*, trad. Dr. Jerônimo de Avelar Figueira de Melo, do Arquivo Secreto do Vaticano N° 143; A. Portogallo, Anais da Biblioteca Nacional, vol. LXI (1939).
52. RUSSEL, E. F. L. *Knight of the Sword (Sir W. S. Smith)*. London, 1934.
53. SÁ, José D'Almeida Corrêa de. *D. João VI e a Independência do Brasil*. Lisboa, 1937.
54. SANTOS, Luiz Gonçalves dos. *Memórias para Servir à História do Reino do Brasil*.
55. SCHOM, Alan. *Trafalgar: Countdown to Battle*. London, 1990.
56. SILVA, J. M. Pereira da. *História da Fundação do Império Brasileiro*. Rio de Janeiro, 1864.
57. SOARES, Joaquim Pedro Celestino. *Quadros Navaes*, 2ª ed. Imprensa Nacional, Lisboa, 1861.
58. SOUZA, Antonio Caetano de. *Memórias dos Grandes de Portugal*. Lisboa, 1754.
59. SMITH, Sir William Sidney. *The Letters of Sir W. S. Smith — The Navy and South America 1807-1823*. Navy Records Society, 1962.
60. VARNHAGEN, Francisco Adolpho de. *História Geral do Brasil*, 5 vols., 3ª edição, São Paulo.
61. VIDAL, Frederick Gavazzo Perry. *Genealogias reaes portuguesas; descendência de S.M. El-Rei o Senhor Dom João VI*. Lisboa, 1923.

**Não queira fazer tudo de uma só vez. Cada momento é único e sem recuo, aproveite-o.**

O passeio à Ilha ocorre de quinta a domingo, às 13h, 14h30min e 16h, saindo do cais do Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/nº, na Praça XV.



## O Último Baile da Ilha Fiscal

A orquestra tocava animada. Belas mulheres desfilavam pelo salão, ostentando vestidos suntuosos. Os homens, trajando casacas ou elegantes uniformes, falavam sobre política, histórias de guerra, batalhas navais. Lá fora, o som das ondas do mar complementava os acordes dos violinos. O cenário era perfeito. A Ilha Fiscal, construída com requinte para servir como posto alfandegário, recebia com pompa a oficialidade do encouraçado chileno *Almirante Cochrane*.

Ninguém poderia imaginar que aquele seria o “Último Baile do Império”. Alguns dias depois, era proclamada a República. Uma nova era na História do Brasil se iniciava.

A Ilha fiscal continua sendo um elo entre o presente e o passado. Em 1913 foi adquirida pela Marinha em troca do Vapor *Andrada*. Décadas se passaram e o castelinho, que testemunhou tantos fatos históricos, é hoje uma das principais atrações turísticas do Rio de Janeiro. Aberto à visitação, inclui em seu roteiro o Torreão, a Ala do Cerimonial e exposições permanentes. Venha conhecer este símbolo dos últimos dias do Império, e muito mais, como a participação e os projetos da Marinha na Antártida!

Informações:  
(0xx-21)  
2233-9165