

A VIAGEM DA FAMÍLIA REAL PARA O BRASIL*

Parte II

KENNETH H. LIGHT

Tradução de: EDUARDO ITALO PESCE
Professor

SUMÁRIO

(da 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

* N.R.: **NOTA HISTÓRICA** – Pressionado por Napoleão e pela Espanha, Portugal finalmente fecha seus portos à Inglaterra, tornando-se hostil ao seu ex-tradicional aliado (apenas na aparência, por acordos secretos). Após a decisão de se transladar para o Brasil, a Família Real, com numeroso séquito, embarcou a 27/11/1807 e partiu de Lisboa às 2 horas de 29/11/1807, comboiada (segundo Acordo) por um esquadrão inglês que lhe daria proteção contra ataque dos franceses e espanhóis. Entrementes, continua o bloqueio inglês aos portos portugueses. O General francês Junot, com suas tropas, entrou em Lisboa às 9 horas de 30/11/1807. A Família Real chegou a Salvador a 22/1/1808 e ao Rio de Janeiro a 8/3/1808.

A PARTIDA

Em Lisboa, as notícias cada vez mais alarmantes, o apertar do cerco pelos franceses, espanhóis e britânicos a Portugal, as planejadas medidas contra a pessoa do Príncipe Regente e a Família Real e a futura divisão de Portugal removeram os últimos traços de indecisão. D. João mudou-se de Mafra para o Palácio da Ajuda, a fim de ficar mais perto do rio.⁶⁵ Ordens foram dadas ao Marquês de Belas para preparar um decreto estabelecendo uma Regência, a fim de governar em sua ausência,⁶⁶ e a Joaquim José de Azevedo (futuro Visconde do Rio Seco), para preparar os navios para o embarque da Família Real no dia 27 de novembro de 1807.⁶⁷

O embarque da Família Real, da corte e dos que acompanhavam o Príncipe Regente, dos pertences de Estado e pessoais, das carruagens, da biblioteca e até mesmo de uma tipografia foi descrito por muitos; todos concordam que a confusão completa e absoluta era a ordem do dia. Um total contraste com a gravura que mostra o embarque do Príncipe Regente, no Cais Sodré, com toda a serenidade.⁶⁸

Lord Stangford, ao deixar o *Hibernia*, não tinha meios de saber que, naquele exato momento, o Príncipe Regente e o restante da Família Real já estavam embarcados e apenas esperavam o término dos preparativos e um vento favorável, a fim de começar sua viagem.

Durante a noite do dia 27, o vento mudou para noroeste, porém mais moderado. Ao amanhecer, a *Confiance*, tendo largado todo o pano, aproava rumo à barra do Tejo; o vento oeste tinha quase cessado, fazendo com que tivesse de lutar contra a maré a fim de atravessá-la. A mesma relatou: "... Moderado, todo o pano; 10h da manhã, ar ligeiro, remos para fora, remando o navio..." À 1 hora da tarde: "... Brisa ligeira para todos os tripulantes empregados remando o navio Tejo adentro; 2h30, observei que navio não pode vencer a corrente pela proa, fundeei com segundo ferro de serviço em 14 braças, larguei meio quartel de amarra, enviei uma bandeira de trégua à terra com Lord Stangford etc. etc..." O navio deveria estar logo após a entrada da barra. A corrente devia estar puxando forte, pois relatou ter acrescentado seus ancorotes ao ferro de serviço, a fim de assegurar que não arrastaria o ferro, talvez encalhando. A *Confiance* deve ter fundeado em frente à cidade de Oieras, ou talvez de Caxias. A fim de chegar ao centro de Lisboa, Lord Stangford teria que percorrer por terra cerca de 15 quilômetros. Como já passavam de 2h30 da tarde quando ele foi conduzido a terra por uma embarcação, até que ele encontrasse um cavalo ou carruagem, e cobrisse aquela distância, já seria o início da noite, portanto ele deve ter chegado no escuro.

Ao chegar a Lisboa, Lord Stangford descobriria que o Príncipe Regente, com toda a sua família e os ministros, tinha embarcado no dia anterior,⁶⁹ ele teria de tomar um

65 MACAULAY, Neill. *Dom Pedro I, A luta pela liberdade no Brasil e em Portugal, 1798-1834*, p.30, Rio de Janeiro, 1993.

66 PEREIRA, Angelo. *Os filhos D'El Rei D. João VI*, p.112, Lisboa, 1946.

67 MANCHESTER, Alan K. *A transferência da Corte Portuguesa*, p.12, opus. cit.

68 Desenhado por Henrique L'Évêque, 1769-1832, e mais tarde reproduzido numa gravura por Francisco Bartolozzi, 1725-1815.

69 ROSSI, Camilo Luís de. *Memória sobre a evasão do Nuncio Apostólico*, p.21, opus. cit.; Pereira, Angelo. *D. João VI; Príncipe e Rei*, p. 182, opus. cit.

barco para ir a bordo do *Medusa*, reunir-se com M. d'Araújo. Este escreveu ao Príncipe Regente⁷⁰ que Lord Strangford tinha vindo a bordo, e que eles tinham discutido e chegado a um acordo sobre certos aspectos da Convenção, mas sem dar nenhum detalhe.⁷¹ M. d'Araújo recusou-se, apesar da declaração na Convenção, a entregar os fortes, por temor que os franceses, ao chegar, buscassem vingança contra os artilheiros. O pedido de Lord Strangford para uma audiência com o Príncipe Regente foi acertado para a manhã seguinte, às 8 horas. Lord Strangford, portanto, não se encontraria com o Príncipe Regente antes que o *Príncipe Real* suspendesse, à primeira luz da manhã seguinte.

Na noite do dia 28, Lord Strangford escreveu excitadamente a Sir Sidney Smith, comandante do esquadrão inglês, de Lisboa: "... Devo informá-lo de que uma grande e rápida mudança ocorreu na conduta do Governo Português... O Príncipe Regente e toda a Família Real estão embarcados e se propõem a partir imediatamente, pois um Exército francês está a nove léguas de Lisboa... O tempo não permitirá a sua entrada no Tejo com a finalidade de cooperar... S.A.R. não aquiesce na rendição preliminar dos fortes de São Julião e do Bugio... Todos os navios pertencentes à Marinha portuguesa, tanto Real como comercial, estão empenhados e preparados para acompanhar Sua Alteza Real... É totalmente inútil colocar quaisquer dificuldades desnecessárias no caminho de partida de S.A.R., ou levantar quaisquer

questões que possam ser evitadas, pois estou convencido de que tão grande é o descontentamento do povo e tão forte o conseqüente alarme de S.A.R. que tudo depende do apoio que S.A.R. puder receber de nós, do qual lhe dei a mais franca e inequívoca garantia..."⁷²

Às 10 horas daquela noite, o vento mudou de noroeste para sudeste; era agora certo que a esquadra, ao nascer do dia, tentaria deixar o Tejo. Lord Strangford retornou à *Confiance*, e sua chegada a bordo foi registrada às 8 horas da manhã. Não há registro, no diário da *Confiance*, de quando Lord Strangford baixou a terra novamente. Isso não é comum, pois cada movimento de um personagem tão importante é registrado no diário, mesmo dos maiores navios.

A *Confiance*, único navio de guerra britânico no Tejo **na manhã do dia 29**, relatou que desde o amanhecer a Esquadra portuguesa estivera levantando ferros e preparando-se para partir. Era importante que as notícias trazidas por Lord Strangford chegassem ao Almirante o mais rápido possível. O Capitão Yeo enviou um oficial num barco de pesca com esse "relatório de inteligência" para Sir Sidney.

O *Medusa* e o *Martim de Freitas* lideraram a Esquadra para fora do rio, deliberadamente passando junto ao esquadrão russo fundeado próximo à entrada da barra, a fim de avaliar suas intenções e observar possíveis reações. Depois foi a vez daqueles navios de linha de batalha que transportavam membros da Família Real chegarem àquele trecho do rio.⁷³

70 PEREIRA, Angelo. *D. João VI; Príncipe e Rei*, p.182, opus. cit.

71 PEREIRA, Angelo. *Os filhos d'El Rei D. João VI*, p.112, opus. cit., Lisboa, 1946. Um manuscrito anônimo alega que Lord Strangford tentou impor condições adicionais à Convenção, como pré-requisito para que Sir Sidney Smith levantasse o bloqueio, a fim de permitir que os navios partissem. É dito que M. d'Araújo rejeitou com energia este argumento, e obteve a concordância de Lord Strangford que as cláusulas, acordadas de boa-fé, deviam permanecer.

72 P.R.O. ADM. 1/19 (71).

73 ESPARTEIRO, Antonio Marques. *História Naval Brasileira*, vol.2, tomo II, parte I, *A Viagem*, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979.

A *Confiance* sofreu breve atraso quando descobriu que seu mastarêu do joanete grande tinha rachado e que sua bóia e o cabo de arinque tinham-se perdido. Este navio registra: "... 9h30. *Suspendemos e demos a vela...*" Na próxima entrada em seu diário lê-se: "... *Observamos navios de guerra portugueses passando por nós, fazendo-se de vela do Tejo...*"

Se Lord Strangford cruzou a barra com o Príncipe Regente, como ele mais tarde alegou, este deve ter sido o momento em que ele se transferiu da *Confiance* para o *Príncipe Real*. Uma carta não datada de Lord Strangford para o Príncipe Regente, pedindo um emprego para um certo João Carlos de Azevedo, filho do primeiro Barão do Rio Seco, termina lembrando ao Príncipe "... *que ele tinha tido a honra de acompanhar Sua Alteza Real ao cruzar a barra de Lisboa, ocasião em que ele quase quebrou sua melhor espada, como o Príncipe bem sabe...*"⁷⁴

A *Confiance*, ao chegar ao alcance visual do esquadrão, utilizou seu telégrafo de madeira para enviar as notícias ao *Hibernia*; ela levou mais quatro horas para alcançar o esquadrão.

Pelas 9 horas da manhã de 29, estava aparente para o esquadrão de Sir Sidney Smith, mantendo-se firme a distância na saída para o mar, que a esquadra portuguesa estava saindo do Tejo. As adriças

de sinais mantiveram-se ocupadas, primeiro informando sobre a aparição da Esquadra portuguesa e depois do navio-capitânia, transmitindo comandos de seu Almirante.

Sir Sidney Smith não deixava de estar correndo algum risco, pois ele não podia estar totalmente seguro de que a esquadra portuguesa, agora se aproximando, estava vindo em paz. Portugal e Grã-Bretanha tinham estado, até muito recentemente, em guerra. Outra possibilidade era que o Exército francês tivesse alcançado Lisboa e es-

tivesse, agora mesmo, a bordo dos navios à vista. Em sucessão, a adriça do *Hibernia* exibiu o sinal nº 2, "preparar para batalha", seguido do nº 36, "engajar o inimigo por boreste se à popa ou a barlavento".

Em todo o esquadrão inglês, oficiais e tripulantes puseram-se em ação. O *Bedford* registrou em seu diário ter recebido outro sinal: "... *recebi sinal de preparar para ação e formei linha de batalha pela proa do*

Hibernia..."; o *Elizabeth* anotou: "... *preparei navio para ação... respondi e fiz sinal previsto no diário; formei linha e preparei para ação... arrebentei 10 barris vazios para desimpedir navio e cortei 6 como tinham para balas e guarda-morrões...*"; Foudroyant: "... *respondi o sinal de preparar para batalha, toquei postos de combate e safei navio para ação...*"; London:

D. João suportou bem a viagem; ele proibiu quaisquer reclamações ou politicagens. D. Carlota Joaquina, de comportamento inteiramente diferente, queixava-se amargamente e exigia que D. João melhorasse as condições da cozinha a bordo de seu navio, Afonso de Albuquerque

74 PEREIRA, Angelo. *Dom João VI; Príncipe e Rei*, p.190, opus. cit.

“...*Safei navio para ação conforme sinal...*”; Marlborough: “... *respondi sinal de preparar para batalha... respondi sinal nº 9 (navio deve aproximar-se do almirante)...*”; Monarch: “... *respondi sinal geral nº 13 (preparar para batalha) ... toquei postos de combate e safei para ação...*”; Plantagenet: “*Preparativo nº 21 (atacar inimigo nas marcações indicadas) ... safei navio para batalha ... Cerrei distância e formei linha de batalha...*”. O esquadrão, uma força de combate altamente treinada e eficiente, estava agora perfeitamente pronto, caso houvesse quaisquer intenções hostis da parte da esquadra de navios de guerra portugueses que agora se aproximava.

*
* *

Quaisquer dúvidas que Sir Sidney pudesse ter sobre as intenções da esquadra portuguesa que estava cruzando a barra do Tejo foram logo dissipadas: pelo pavilhão real hasteado no *Príncipe Real*, pelo Capitão Yeo ao telegrafar seu “relatório de inteligência” e pelo número de navios mercantes saindo e seguindo nas águas da esquadra real.

O'Neill escreveu que a falta de tempo para completar os preparativos era evidente, uma vez que “*os navios de guerra portugueses apresentavam uma aparência desleixada, por terem tido só três dias para se preparar para a sua fuga: andaimes ainda estavam suspensos de seus bordos e, em suma, mais pareciam destroços que navios de guerra...*”⁷⁵

No início da tarde, o *Hibernia* aproximou-se do *Príncipe Real*, a embarcação do Almirante foi arriada e Sir Sidney foi a bordo.

Sir Sidney Smith escreveu, naquela data: “... *quando subi a bordo do Príncipe Reale [sic] fazer minha visita de respeito e congratulações a S.A.R. o Príncipe do Brasil, que estava embarcado naquele navio... Após os cumprimentos, naturais numa situação tão extraordinária das coisas que se passaram, entre o Príncipe Regente e eu, na popa do navio ostentando seu pavilhão (a única parte do navio livre de entulhos e aglomeração), em tal ocasião não posso deixar de declarar que o Príncipe disse tudo o que os sentimentos mais cordiais de gratidão para com a Grã-Bretanha e confiança nesta poderiam suscitar. Após eu ter solicitado e obtido garantia de que a salva que propus disparar, em homenagem à ocasião, seria respondida, Sua Alteza Real em pessoa ordenou enfaticamente que esta o fosse tiro por tiro, mas por outros navios que não o seu próprio, devido à Rainha estar a bordo e ao estado de saúde de Sua Majestade...*”⁷⁶

Ao seu retorno, às 4h30, o *Hibernia* arvorou o sinal nº 261, “a esquadra salvará com o número de tiros mostrado após a resposta a este sinal; cada navio começará quando o segundo canhão for disparado a bordo do navio almirante”, seguido pelo número 21. A Esquadra portuguesa, conforme o combinado, respondeu tiro por tiro.

Os movimentos de Lord Strangford naquele dia não são mencionados, nem no diário do *Hibernia* e nem nas cartas de Sir Sidney ao Hon. W. W. Pole, datadas de 1º de dezembro.⁷⁷ Ele alega, numa carta ao Hon. George Canning, de 29 de novembro,⁷⁸ que, após cruzar a barra na companhia do Príncipe Regente, ele partiu rumo ao *Hibernia*, mas imediatamente retornou ao Sir Sidney Smith, e apresentou-se ao

75 O'NEILL, Lieutenant Count Thomas. *A Concise and Accurate Account*, p.25, opus. cit.

76 P.R.O. ADM. 1/19 (19).

77 P.R.O. ADM. 1/19 (19).

78 P.R.O. F.O. 63/56 (01).

Príncipe Regente. O'Neill, como oficial fuzileiro naval do *London*, escreveu como se tivesse testemunhado a cena.⁷⁹

A afirmativa de Lord Strangford que ele tinha sido em grande parte responsável pela decisão do Príncipe Regente de transferir a corte para o Brasil encontrou resistência e dúvidas consideráveis após o evento. O relatório detalhado, supostamente escrito no *Hibernia* a 29 de novembro,⁸⁰ apóia a principal base desta reivindicação. Embora estivesse indicado à margem do relatório que fora enviado à Inglaterra pelo paquete *Townsend*, o qual zarpou a 3 de dezembro, há alegações de que foi composto no apartamento do Hon. George Canning em Londres, a 19 de dezembro, e publicado três dias depois no *London Gazette*. A

inferência inicial, em seu relatório, que ele havia retornado no dia 28 de novembro a Lisboa e tinha então encontrado-se com o Príncipe Regente e convencido o mesmo a

embarcar teve que ser mais tarde corrigida.⁸¹ Ele admitiu que sua influência tinha sido decisiva, mas durante os muitos meses que precederam o dia 29 de novembro. De fato, ele estava embarcado e distante no alto-mar, durante o período em que chegaram a Lisboa as notícias decisivas que influenciaram o Conselho de Estado: a invasão pelo Exército francês no dia 23 e o exemplar do *Le Moniteur* de 11 de novembro.

Sir Sidney estava ansioso e preocupado a respeito das condições dos navios, que agora embarcavam pessoas da realeza numa longa e perigosa viagem e, se não

O escorbuto, causado pela falta de vitamina C, encontrada em legumes, verduras e frutas secas, já tinha, então, sido cuidadosamente pesquisado, e a causa sido determinada. Como resultado, uma ração regular de suco de frutas cítricas era distribuída a bordo

79 O'NEILL, Lieutenant Count Thomas. *A Concise and Accurate Account*, p. 24, op. cit. Embora escrito como se ele visse tudo com "a visão do olho de um pássaro", no início da manhã do dia 29, O'Neill estava distante. Primeiro no *London*, e posteriormente na *Solebay*, muito menor, em preparativos para desembarcar e tomar o Forte do Bugio. Os movimentos de Lord Strangford e Sir Sidney apareceram, de acordo com Neill Macaulay em *Dom Pedro, a luta pela liberdade no Brasil e em Portugal, 1798-1834*, tradução André Villalobos, p.344, Rio de Janeiro, 1993, no *London Gazette* de 22 de dezembro de 1807; esta foi provavelmente a fonte de informação mais exata de O'Neill.

80 O'NEILL, Lieutenant Count Thomas. *A Concise and Accurate Account*, p. 24, opus. cit. Ver nota anterior.

81 NAPIER, W. E. *History of the War in the Peninsular*, London, 1828. Neil Macaulay, em *Dom Pedro*, p. 345, opus. cit., escreve que a retração de Lord Strangford deveu-se à publicação desta história. Ele menciona que considerável discussão pública do assunto teve lugar em Londres, em seguida à publicação do panfleto *A Sketch of the Causes and Consequences of the Late Emigration to the Brazils*, de Ralph Rylance, e da edição de agosto do *Correio Braziliense*, de Hipólito da Costa. Angelo Pereira, em *Os filhos d'El Rei D. João VI*, p. 104, opus. cit., publica uma carta anônima escrita por um português, a qual anteriormente estava nos arquivos particulares de D. João VI. Esta desmentia que a iniciativa da viagem tivesse sido do Governo britânico, e teria sido escrita em seguida à discussão de outubro de 1814 na imprensa, principalmente no *Morning Chronicle*.

contasse com condições de navegabilidade e provisões de comida e água adequadas. *“... Tomei o Almirante⁸² em separado e perguntei-lhe sobre a eficiência e a prontidão para a longa viagem: ele franca e prontamente disse ‘sem condições em ambos os aspectos’, e de fato parecia evidente aos olhos que não haviam sido feito preparativos, provavelmente devido à influência contrária do partido no poder, que procurava impedir que o Príncipe embarcasse e tornar impossível que este prosseguisse em suas ações. Eles têm multidões de homens, mulheres e crianças, todos refugiados indefesos, e um monte de bagagem (como na evacuação de Toulon) a bordo, pouquíssimos marinheiros, e nem água nem provisões para uma viagem de duração considerável. E durante a minha explicação ao Almirante, que embora, naturalmente, eu estivesse pronto a aliviar imediatamente as dificuldades de qualquer navio, eu não poderia fornecer-lhes suprimentos na quantidade necessária sem deixar o esquadrão sob as minhas ordens tão ineficiente quanto ele declarava estar o seu, ele disse: ‘Então devemos ir para a Inglaterra, pois não temos nenhum outro lugar para onde ir.’ Ele não disse isso refletindo desejo algum do Príncipe em desviar-se da proposta rota para os Brasis, nem eu acredito que Sua Alteza Real considerasse tal idéia...”⁸³*

A reação inicial de Sir Sidney e de Thomas O’Neill, que os navios portugueses estavam em condições desesperadamente ruins, era provavelmente um exagero. Talvez o contraste com a preocupação da *Royal Navy* em relação a uma aparência

eficiente, assim como o caos de ter um número indeterminado de passageiros civis a bordo, tenha-os levado a esta opinião. De fato, foram transferidas quantidades relativamente pequenas de víveres,⁸⁴ e nenhuma água.

A próxima preocupação de Sir Sidney foi com o bloqueio cerrado e com o perigo para os navios mercantes que ainda estavam deixando o Tejo. Era de máxima importância, estrategicamente, que tanto o Forte de São Julião como o do Bugio fossem tomados imediatamente; por causa de sua posição na foz do Tejo, podiam causar terríveis avarias a qualquer navio entrando no rio ou saindo dele. Se fossem capturados pelo Exército francês invasor, o que deveria ser quase inevitável e da mais alta prioridade, a barra não poderia mais ser cruzada. O Bugio em particular, sendo um forte insular, poderia ser defendido contra forças consideravelmente superiores.

De fato, ele tinha hesitado em levar seu esquadrão ao Tejo, não apenas por causa dos fortes que protegiam o rio, mas também porque, seguindo ao pé da letra suas instruções de que nenhum navio devia ser autorizado a entrar, ele tinha impedido uma fragata russa de unir-se a seu esquadrão, fundado no rio; este ato poderia provocar os russos e aumentar os riscos de entrar no rio.

A captura do Forte do Bugio

Sir Sidney decidiu, em vez disso, seguir adiante e tentar capturar o forte na ilha, *“... durante a momentânea interrupção ou cessação de toda autoridade ...”*⁸⁵ Com tal finalidade, ordenou que uma força-tare-

82 Vice-Almirante Manuel da Cunha Souto Maior.

83 P.R.O. ADM. 1/19 (19).

84 Como todos os navios de S.M., ao regressar de uma viagem, tinham de prestar contas ao agente fornecedor de provisões no porto dos víveres consumidos e retornados, um cuidadoso controle de estoque era mantido, de modo que as quantidades indicadas são provavelmente corretas.

85 P.R.O. ADM. 1/19 (19).

fa de fuzileiros navais, oriundos de vários navios de linha de batalha, fosse prontificada a bordo dos navios bem menores e mais manobráveis, que podiam chegar-se a terra, com ordens de tomar e defender o Forte do Bugio.

O *Hibernia* cedeu um capitão, um oficial subalterno e 60 fuzileiros, transferidos para o *Confiance*; do mesmo modo, o *Marlborough* enviou um capitão, dois oficiais subalternos e 75 fuzileiros para a *Redwing*. Um dos oficiais fuzileiros navais do *London*, transferido para a *Solebay*, foi o Tenente Conde Thomas O'Neill, que, em 1810, quando retornasse à Inglaterra, escreveria um detalhado, embora romaneado, relato do período que antecedeu a viagem, da participação dos fuzileiros navais do navios de S.M. *London* e da posterior estadia do autor no Brasil.⁸⁶ O mesmo escreveu: “... um sinal foi enviado do navio do comandante-em-chefe, para que os fuzileiros navais do *London* sejam transferidos para bordo da *Fragata de Sua Majestade Solebay*. O oficial sob o qual tive a honra de servir (*Major Malcolm*), o Tenente *Baynon* e eu, juntamente com oitenta soldados, três sargentos, três cabos e dois soldados-tambores, deixamos o *London*, assim que as circunstâncias permitiram, rumo à *fragata*, e à nossa chegada a bordo, foi-nos dado a conhecer que nosso destino era tomar posse do Forte *Boujai* [sic], situado na entrada do Tejo... Às sete da manhã do dia 30 [de novembro], a *fragata* estava nas proximidades do forte: soprava uma tremenda tempestade, com mar pesado, que tornava impossível o nosso desembarque. Às oito vimos a bandeira francesa hasteada em cada um dos fortes; ...às nove a tempestade

de aumentou, às dez o navio estava em perigo iminente, esperando a qualquer momento ser lançado à costa: mas a Providência nos protegeu, ele conseguiu com muito custo safar-se, e às sete da noite nos consideramos fora de perigo...”. O tempo tinha impedido a realização da operação, e então, muito a contragosto, Sir Sidney ordenou que esta fosse cancelada e chamou de volta os fuzileiros.

Os navios

Pelo começo da noite do mesmo dia (29), com uma leve brisa soprando do nordeste e sob céu nublado, ambas as esquadras singravam na direção noroeste. O navio capitânia relatou um total de 56 navios à vista. A **esquadra naval portuguesa** incluía oito navios de linha (*Conde D. Henrique*, *Martim de Freitas*, *D. João de Castro*, *Afonso de Albuquerque*, *Príncipe Real*, *Medusa*, *Rainha de Portugal* e *Príncipe do Brasil*), quatro fragatas (*Golfinho*, *Minerva*, *Urânia* e *Thetis*), dois brigues (*Lebre* e *Vingança*), uma corveta (*Voador*) e uma escuna (*Curiosa*). O **esquadrão britânico**, destacado do Tejo, incluía os Navios de S.M. *Bedford*, *Conqueror*, *Elizabeth*, *Foudroyant*, *Hibernia*, *London*, *Marlborough*, *Monarch* e *Plantagenet* e o pacote *Townsend*. A Chalupa de S.M. *Confiance* e o Brigue-Chalupa de S.M. *Redwing*, depois da tentativa abortada de tomar o Forte do Bugio, iriam reunir-se ao mesmo, ao amanhecer de 1º de dezembro. Os demais navios, talvez 20 a 25, eram mercantes, dos quais apenas alguns nomes sobreviveram: *Conceição* e *Santo Antônio*, ao comando de Domingos João da Costa,⁸⁷ *Henrique Souza de Gouveia*,⁸⁸

86 O'NEILL, Lieutenant Count Thomas, *A Concise and Accurate Account*, p.24, opus. cit.

87 Arquivo Nacional, Cód. 730, Rio de Janeiro.

88 Arquivo Imperial Petrópolis, carta do Conde de Limires, datada de 26 de março de 1808.

Príncipe,⁸⁹ Princesa do Brasil, ao comando de Domingos José dos Santos,⁹⁰ e Jequiá.⁹¹

O Capitão-Tenente Lucas Boiteux escreveu que, neste momento, foi avistada uma frota mercante chegando ao Brasil: "... Mais distante, o comboio do Brazil, composto de grande número de navios nacionaes carregados de productos brazileiros, importando em avultadissima somma. ...Sen-

do conveniente que o comboio do Brazil não entrasse em Lisboa, mandou o Príncipe-regente que o Almirante inglez o protegesse. Aquelles navios foram mandados para Londres, onde permaneceram cerca de quatro annos e lá ficaram a apodrecer e perdidos..."⁹² Não somente tinha a frota do Brasil recebido ordens do Príncipe Regente, em

setembro, para suspender as partidas até aviso posterior, como também não há a menor evidência, em qualquer dos diários e relatórios, do evento descrito acima.

A cena de tantos navios das duas nações agora juntos, afastando-se do Tejo, inspirou Sir Sidney a escrever: "... Esta Esquadra de oito navios de linha, quatro

fragatas, três brigues e uma escuna, com uma multidão de navios mercantes armados, encontrou-se sobre a proteção de Sua Majestade, enquanto o disparo de uma salva reciproca de 21 tiros anunciava o encontro amistoso daqueles que, até o dia anterior, estavam em hostilidade aberta; a cena impressionava todos os observadores, exceto o Exército francês nas colinas, com as mais vivas emoções de gratidão à Providência

por ainda existir no mundo uma potência capaz, assim como desejosa, de proteger os oprimidos, inclinada a perdoar os desorientados e capaz, por seu incentivo, de fundar novos impérios e alianças das ruínas dos antigos, destruídos pela efêmera potência do dia, sobre as bases sólidas do interesse mútuo..."⁹³

Uma "lenda": O capitão do Príncipe Real manobrou seu navio, para que o presente fosse entregue por mão, de um lais de verga para outro, mostrando, assim, a todos os presentes a habilidade e o valor de um navio para a Marinha portuguesa

Maria Graham, escrevendo em 1824, acrescenta um pós-escrito: "...Tais são as narrativas publicas, transmitidas por estrangeiros a sua corte, de uma das mais singulares transações ocorrida na história dos reinos e das cortes. Mais ainda, tal era o estado da Europa naquele tempo, tão momentoso o conflito entre os prin-

89 Revista Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Tomo LXV, 2ª parte, por Joaquim Pires Machado Portela, datado de 1882, Ofício de 7 de janeiro de 1808 do Conde da Ponte para o Conde dos Arcos.

90 Arquivo Nacional, Cód. 730, Rio de Janeiro, lista dos 18 passageiros que vieram neste navio mercante comandado por Domingos José dos Santos, em viagem de 57 dias.

91 PEREIRA, Angelo. *D. João VI: Príncipe e Rei*, p. 184, opus. cit. Carta de Antônio de Araújo para D. João VI de 25 de janeiro de 1808, comunicando que esta nave se encontrava no Recife e que tinha visto alguns navios da Esquadra em São Tiago.

92 BOITEUX, Capitão-Tenente Lucas Alexandre. *A Marinha de Guerra Brasileira nos Reinados de D. João VI e D. Pedro I (1807-1831)*, p. 13, Rio de Janeiro, 1913.

93 BARRO, John. *The Life and Correspondence*, p.269, opus. cit.

cipais na poderosa guerra que estava em processo, que a antiga Casa de Bragança deixou o lugar de seus ancestrais, para buscar refúgio e segurança além do Atlântico, quase sem aviso e com cerimônia menor do que a que acompanhava formalmente uma excursão a seus palácios no interior...".⁹⁴

A fim de fornecer aos lordes do Almirantado, em Londres, um quadro completo do estado e do poderio da Marinha portuguesa, Sir Sidney escreveu, em seu relatório de 1º de dezembro, a bordo do HMS *Hibernia*, 22 léguas a oeste do Tejo: "... Incluo aqui a lista daqueles deixados para trás. A ausência de apenas um dos quatro navios é lamentada pelos portugueses (o Vasco da Gama), estando este em reparos e com ordens de unir-se à esquadra assim que pudesse seguir viagem, ou rumar para Gibraltar. Seus canhões tinham sido utilizados para armar o *Freitas*, 64, um navio novo e um dos que saíram com o Príncipe. Os outros três são apenas cascos sem mastreação, e o que está na carreira, o Príncipe Regente, só tem o *cavername*..."⁹⁵

De fato, o *Martim de Freitas* era o *Santo Antônio e São José*, construído na Bahia em 1763 e então com 44 anos. Tinha sido submetido a extensos reparos em 1794, quando seu nome foi trocado para *Infante D. Pedro Carlos*, e novamente em 1807, quando foi rebatizado como *Martim de Freitas*.

Para agradá-lo, ou preocupado em cumprir o artigo da Convenção que exigia que todos os navios que não zarpasssem para o Brasil deveriam ser entregues, ou talvez, calculando mal as habilidades do Alto-Comando francês em Lisboa, permanece o fato que, alguns meses depois, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Magendie, que tinha ficado

encarregado dos navios portugueses deixados para trás, conseguiu formar um esquadrão de dez navios, incluindo os navios de linha de batalha *Vasco da Gama*, *Maria I*, *Princesa da Beira* e *São Sebastião*, as fragatas *Tristão*, *Vênus*, *Princesa Carlota* e *Benjamim*, o Brigue *Gaiivota do Mar* e a Escuna *Curiosa*, a qual zarpou com o esquadrão mas teve que regressar quase que imediatamente, pois estava abrindo água.⁹⁶

A VIAGEM

A primeira noite da viagem

Durante esta primeira noite da viagem, o vento diminuiu e, ao mesmo tempo, mudou de direção constantemente: primeiro leste quarta nordeste, depois leste, sudeste, sueste, e depois variável com tendência sudoeste. A esquadra, seguindo as mudanças do vento, alterou rumo para oeste quarta noroeste e depois para noroeste quarta norte. A falta de vento e o mar cheio de navios quase causaram várias colisões. Logo após a meia-noite, no diário do *Hibernia* lê-se: "...à 1h30, escaler arriado, rebocou navio português para longe de nós; paramos..."; às 2 horas da manhã, o *Plantagenet* registrou: "...arriadas 2 embarcações para rebocar um navio a uma distância segura – içadas 3 embarcações...".

À medida que o vento mudava de direção, mudava também de intensidade. Ao amanhecer, uma brisa favorável com rajadas de vento tinha evoluído gradualmente, com céu nublado; aproximadamente às 9 horas, tinha-se transformado num vento duro, ainda com algumas rajadas. Para enfrentar a tempestade, os mastaréis e as vergas dos joanetes foram arriados e amar-

94 GRAHAM, Maria. *Journal of a Voyage to Brazil and residence there during part of the years 1821, 1822, 1823*, p.45, London, 1924.

95 P.R.O. ADM. 1/19 (19).

96 ESPARTEIRO, Antonio Marques. *História Naval Brasileira*, p. 331, opus. cit.

rados ao convés, as velas grandes ferradas, os velachos e gatas foram levantados, mas rizados nos últimos, e as velas de estai largadas, para ajudar a reduzir o balanço, não antes, porém, que o *Marlborough* rasgasse sua gávea. O *Hibernia* tinha cedido um de seus barcos, um escaler, à *Confiance*, que agora o rebocava. Às 4 horas, uma onda encheu o escaler, o peso adicional impôs excessivo esforço ao cabo, este rebentou e a embarcação desprendeu-se, sendo perdida. Uma rajada de vento custou ao *Hibernia* sua vela de estai do velacho. En-

quanto a noite chegava ao fim, a Esquadra estava agora dispersa por uma grande área; embora os navios à vista fossem em número reduzido, o *Hibernia* ainda relatou que podia avistar 38; o navio almirante português estava a umas 6 ou 7 milhas de distância. O esquadrão britânico velejava mantendo fileira

cerrada, segundo as instruções do Almirante, e os tripulantes mantinham-se ocupados fazendo amarrações extras contra a força do vento; a chuva continuava sem cessar.

A tempestade

No dia seguinte, 1º de dezembro, o vento com força de tempestade continuou sem amainar; pela manhã, o vento era predominantemente sudeste, mas à tarde tinha mudado para su-sueste. Ao meio-dia, quando sua posição foi marcada, as esquadras estavam a 20 milhas ao norte de Lisboa e a

cerca de 120 milhas a oeste. Apesar do tempo, os navios normalmente estavam conseguindo permanecer à vista no mar; o *Hibernia* relatou que todo o esquadrão britânico, com exceção do *Elizabeth*, estava à vista, assim como 26 navios portugueses.

Em terra, o tempo também estava muito tempestuoso. Muitos temiam pela Família Real, embarcada e fora da vista de terra. Havia uma crença geral de que a esquadra estava, naquele mesmo momento, navegando rumo ao sul para as ilhas do Atlântico e depois para o Brasil; um vento de sudoeste

ou sudeste, portanto, tornaria a navegação a vela um empreendimento desconfortável e muito perigoso. Baseados nesta suposição incorreta, muitos historiadores escreveram sobre a situação desesperada em que se encontravam os passageiros:

“No mar aberto a Esquadra enfrentava, nesses primeiros dois

**“No mar aberto a
Esquadra enfrentava,
nesses primeiros dois dias
de viagem, tempestades
excepcionalmente severas e
ventos que, pelo quadrante
que sopravam, tornavam a
vida a bordo incômoda pelo
movimento...”**

dias de viagem, tempestades excepcionalmente severas e ventos que, pelo quadrante que sopravam, tornavam a vida a bordo incômoda pelo movimento e, para a maioria não acostumada, o medo de que a aventura terminaria a qualquer momento. Até os Portuguezes que tinham ficado em Lisboa sentiram o mau tempo. Sobreveio hum tão grande tufão de vento às tres horas da tarde, que representou a força de hum tremor violento, pondo por isso em fuga varias familias; quebrou infinitas vidraças, destelhou alguns quarteirões, e principalmente o Erario, o Arsenal Real; cresceo o mar doze palmos repentinamente”⁹⁷

97 Anonymo, *Observador Portuguez*, p. 22, opus. cit.

Eles não podiam saber que, de fato, as esquadras estavam se movendo num rumo nordeste ou noroeste, tendo largado as gáveas, correndo com o tempo. Na prática, com ventos com força de tempestade e com as limitações impostas pela armação redonda, não havia alternativa razoável; ainda assim os navios ficariam submetidos à arfagem, bem mais confortável e segura que o balanço.

Desde o começo da viagem, na noite de 29 de novembro, o tempo tinha impedido qualquer comunicação, exceto por sinais, como escreveu Sir Sidney.⁹⁸ Ele tinha dado ordem ao Capitão Moore, do *Marlborough*, para, juntamente com o *Berford*, o *London* e o *Monarch*, permanecer com a esquadra principal "...e prestar-lhe toda proteção e assistência...". Ele estava mantendo seu navio capitânia próximo ao navio do Príncipe e tinha ordenado ao *Foudroyant* e ao *Conqueror* que permanecessem com os que haviam sido avariados pelo tempo.

No início da tarde, o *Elizabeth* voltou a estar à vista; Sir Sidney sinalizou a este para tomar sob seu comando o *Plantagenet* e regressar ao estuário do Tejo, e lá manter o bloqueio. Às 5 horas, os dois navios separaram-se do esquadrão. O retorno à sua estação, porém, não foi fácil; o *Elizabeth* informou: "...navio avançando com dificuldade e abrindo muita água..."; o *Plantagenet* rasgou sua vela de estai do convés.

O fim da tempestade

À tarde no dia seguinte, a tempestade amainou e, embora o vento fosse continuar a soprar, as esquadras, navegando ainda juntas, puderam manter o rumo sul, com destino à Ilha da Madeira, a cerca de 130 léguas de distância. A observação do meio-dia mostrou que a latitude de Lisboa acabava de ser passada.

A 3 de dezembro, o vento, moderado pela manhã e reduzido a uma leve brisa à tarde, deu uma oportunidade para a realização de várias tarefas de há muito necessárias.

Embora quatro dias tivessem se passado desde que a esquadra portuguesa tinha deixado o Tejo, Sir Sidney tinha sido impedido, pelos ventos com força de tempestade, de enviar as notícias para a Inglaterra. Agora os vários navios enviaram despachos e cartas particulares pelo navio corsário fretado *Trafalgar*, e, cedo pela manhã, este navegou para a Inglaterra. Os fuzileiros navais do *Marlborough* e do *Hibernia* foram devolvidos a seus navios. O navio almirante português recebeu do *Hibernia* os 30 marinheiros portugueses que tinham sido retirados de uma presa, como prisioneiros, no dia 27; como os navios estavam geralmente com dotação de pessoal reduzida, os mesmos seriam muito bem recebidos. O *Bedford* relatou ter enviado uma embarcação para abordar um navio português em dificuldade; pode muito bem ter sido a Escuna *Curiosa*.

Sir Sidney Smith tinha decidido que não podia dispensar seus navios de linha de batalha do bloqueio de Lisboa para escoltar a Esquadra portuguesa, como era exigido pela Convenção. Ele decidiu que quatro navios de linha de batalha permaneceriam com a Esquadra portuguesa, até que esta chegasse a seu destino. A seguir, chamou a bordo do navio-capitânia os capitães dos Navios de S.M. *Bedford*, *London*, *Marlborough* e *Monarch*, escolhidos para desempenhar esta missão, a fim de transmitir-lhes suas ordens. Graham Moore, do H.M.S. *Marlborough*, foi nomeado comodoro.

As esquadras estavam continuamente sob alerta contra um possível ataque de surpresa, por um dos esquadrões espanhóis ou franceses, supostamente em por-

98 P.R.O. ADM. 1/19 (19).

tos que estavam sob bloqueio britânico. As comunicações eram lentas e pouco confiáveis, de modo que era sempre possível que um ou mais esquadrões tivessem conseguido escapar.

Ao amanhecer, o primeiro navio estranho avistado desde a partida do Tejo deve ter causado apreensão considerável. O *Conqueror* recebeu, às 7 horas, um sinal para dar-lhe caça, o que prontamente fez; cinco horas depois, disparou um canhão, e logo após outro, a fim de obrigá-lo a parar. Inesperadamente, este era um navio mercante português do Rio de Janeiro, com destino a Lisboa. O Príncipe Regente tinha enviado ao Rio de Janeiro o Brigue *Gavião*,⁹⁹ a 7 de setembro, prevendo que as condições podiam se deteriorar, com ordens estritas de que, até posterior aviso, nenhum navio mercante deveria partir para Portugal. Por desobediência às ordens, o navio foi apreendido e, no dia seguinte, um tenente e 40 homens foram postos a bordo, e 77 marujos portugueses retirados. Como o *Conqueror* tinha ido tão longe atrás de sua presa, ele agora informava que as esquadras, distantes a oeste quarta noroeste, mal estavam à vista do topo de seu mastro.

Agora que o tempo tinha melhorado, os preparativos finais para a viagem estavam sendo concluídos. O Contra-Almirante Sir Sidney Smith e o Vice-Almirante D. Manuel da Cunha Souto Maior, ambos comandantes com a experiência de uma vida no mar, tomaram conhecimento das condições de cada navio.

Basicamente, a fim de empreender tão longa viagem, com certo grau de segurança, os navios deviam estar em condições

razoáveis quanto à mastreação e ao aparelho, assim como à impermeabilidade do casco; levar um suprimento adequado de comida e água, com margem de segurança para um prolongamento da viagem, devido às calmarias freqüentemente encontradas próximo ao Equador; bem como a tripulação para operar o navio.

As avarias por tempestades e combates eram ocorrência comum, variando de vergas e mastaréis menores (de joanetes e sobrejoanetes) quebrados, ou mesmo perdidos, a aparelhos destruídos, velas rasgadas ou arrebatadas e avarias no casco, de modo que este não mais fosse completamente estanque. Para fazer frente a tais ocorrências, os navios transportavam varas, lonas e cordoalha sobressalentes, assim como os artesãos necessários. Mesmo abaixo da linha-d'água, os vazamentos podiam ser tamponados com lonas. Na ocorrência de avarias muito severas, o navio ainda poderia navegar, mesmo devagar, com parte de um mastro ou um mastro sobressalente improvisado.

Os dois navios julgados sem condições de navegabilidade eram o *Príncipe do Brasil* e a Fragata *Golfinho*.¹⁰⁰ D. Manuel ordenou que seus passageiros reais, as duas irmãs da Rainha, a infanta D. Maria Ana¹⁰¹ e a princesa D. Maria Francisca Benedita,¹⁰² se transferissem do *Príncipe do Brasil* para o *Rainha de Portugal*.

A princípio, o *Martim de Freitas* fora considerado sem condições de enfrentar a viagem, mas, numa avaliação posterior, D. Manuel decidiu que o *Príncipe do Brasil*, em pior estado, e a *Golfinho*, cujas aparências indicavam que ambos não poderiam

99 Primeiro-Tenente Desidério Manuel da Costa.

100 P.R.O. ADM. 1/824 (02).

101 Infanta de Portugal, D. Marianna, 1736-1813, filha de D. José I e D. Maria Ana Vitória de Bourbon.

102 Princesa (viúva) D. Maria Francisca Benedita, 1746-1829, filha de D. José I e D. Maria Ana Vitória de Bourbon, casada com seu sobrinho D. José, filho mais velho de sua irmã D. Maria I.

empreender a jornada, deviam seguir para Plymouth.¹⁰³ Entretanto, apesar de tais providências, Sir Sidney relatou¹⁰⁴ que, quando ele se separou da esquadra portuguesa a 5 de dezembro, o *Príncipe do Brasil* não o acompanhou.

A água, em particular, não era um problema, apesar dos passageiros adicionais que eram transportados, pois esperavam ter a oportunidade de fazer aguada na Madeira, e talvez também em São Tiago.¹⁰⁵

Mesmo aqueles navios que foram diretamente para a Bahia não parecem ter sofrido qualquer falta d'água. A fragata portuguesa *Minerva*, que se separou do *Príncipe Real* na noite de 21 de dezembro, rumo a São Tiago, pôde ter transferido parte de seu suprimento de água para este navio. O *Bedford* registra seu consumo normal de água de duas toneladas por dia durante toda a viagem; se preciso, este certamente teria transferido água para qualquer navio necessitado. O mesmo chegou à Bahia com 75 toneladas em seu porão, suficientes para mais seis semanas.

A comida, após as transferências do *Hibernia* e do *Conqueror*, tampouco parece ter sido um problema. Não há dúvida,

porém, de que a qualidade deixou muito a desejar, principalmente entre os civis não acostumados à comida de bordo, salgada ou seca para resistir por longos períodos. As bolachas de bordo, na verdade pão passado em demasia para eliminar a umidade, apesar de armazenadas em compartimento revestido com folha de estanho, estavam, após certo tempo, sujeitas ao ataque de insetos famintos.

D. João suportou bem a viagem; ele proibiu quaisquer reclamações ou politicações.¹⁰⁶ D. Carlota Joaquina, de comportamento inteiramente diferente, queixava-se amargamente e exigia que D. João melhorasse as condições da cozinha a bordo de seu navio (*Afonso de Albuquerque*). D. João escreveu-lhe:¹⁰⁷

A marcha era muito lenta, e assim continuaria pelas próximas 24 horas; não mais de 1 e, muito ocasionalmente, 2 nós de velocidade, num rumo geral sudoeste

"Meu amor estimo q. estejas boa e nossas filhas Eu paço bem minha May e nossos filhos, e Sobrinho estão bons quanto ao q. me dizes a respeito da cozinha, e oxaria he necessario q. tu me autorizes o C. de Caparica com algum official hábil nessa Nao p^a q. unidos ambos fação o arra^jamento melhor possivel castigando os q. não quizerem obedecer-lhe e áDeos ate avista. Espozó q. m^o. te amá JC."

103 Onde arranjos tinham sido feitos para receber parte ou a totalidade da esquadra portuguesa, se tal fosse necessário.

104 ESPARTEIRO, Antonio Marques. *Três Séculos no Mar*, p. 332, opus. cit. Escreve que o *Príncipe do Brasil* chegou ao Rio de Janeiro a 14 de janeiro (antes daquela parte da esquadra que seguiu direto, chegando a 17 de janeiro), o que descarta, portanto, qualquer possibilidade de que o navio tenha seguido para Plymouth, para reparos. Entretanto, o diário do *London* mostra que aquele navio chegou a 13 de fevereiro, de modo que o mesmo pode ter ido para Plymouth, afinal.

105 Ilhas de Cabo Verde.

106 PEREIRA, Angelo. *Os Filhos D'El Rei*, p. 115, opus. cit.

107 RANGEL, Alberto. *Inventário dos Documentos do Arquivo da Casa Imperial do Brasil*, I PoB – (1807) – J. VI P.c., Rio de Janeiro, 1939. O documento encontra-se no arquivo do Museu Imperial, Petrópolis, RJ, Brasil.

O **escorbuto**, causado pela falta de vitamina C, encontrada em legumes, verduras e frutas secas, já tinha, então, sido cuidadosamente pesquisado, e a causa sido determinada. Como resultado, uma ração regular de suco de frutas cítricas era distribuída a bordo.

O *Príncipe Real* recebeu a embarcação do Almirante "...*completa...*"; esta seria útil quando chegassem a um porto, e mesmo antes, quando o Príncipe Regente decidisse fazer uma visita a outro navio quando acalmasse, uma alta probabilidade quando entrassem na zona de calmarias.

Além da embarcação, o *Hibernia* enviou um fardo com jaquetas, calças bocas-de-sino, jaquetas cinzas, coletes de flanela, calças justas, cobertores, camisas, camisolas, sapatos, meias e chapéus.

A 5 de dezembro, aproximadamente a meio caminho entre Lisboa e Funchal, nas Ilhas da Madeira, Sir Sidney Smith decidiu que o perigo de encontrar navios inimigos teria diminuído, e que, portanto, era tempo que ele retornasse ao bloqueio de Lisboa.

A lenda diz que, antes que Sir Sidney partisse, ele desejava oferecer um presente ao Príncipe Regente, mas as condições não permitiam que uma embarcação fosse arriada. O capitão do *Príncipe Real*, Francisco do Canto de Castro e Mascarenhas, após obter permissão do Príncipe Regente, manobrou seu navio, para que o presente fosse entregue por mão, de um laís de verga para outro, mostrando, assim, a todos os presentes a habilidade e o valor de um navio para a Marinha portuguesa.¹⁰⁸

Este foi o começo de uma série de mal-entendidos, que eventualmente resultaram na separação da Esquadra

Esta lenda deve permanecer como uma lenda! No dia em questão, havia uma brisa leve soprando e céu claro; durante o dia, vários navios arriaram suas embarcações para transferir suprimentos e prisioneiros; navios prestes a empreender uma longa jornada, com o Monarca e o Regente a bordo, dificilmente aceitariam este risco desnecessário de colisão; os diários mostram inequivocamente que o capitânia *Hibernia* e o *Príncipe Real* não chegaram a menos de uma milha um do outro.

O *Marlborough*, o *Bedford*, o *London* e o *Monarch* tiveram um dia atarefado preparando-se para sua longa viagem ao Brasil. De manhã cedo, os capitães subiram a bordo do *Marlborough* para receber instruções de seu comodoro.

Foi decidido que o *London* zarparia para frente, no dia seguinte, com tantos barris vazios quantos pudesse carregar, rumo a Funchal, nas Ilhas da Madeira, para fazer aguada. O Almirante Souto Maior acordou com o Comodoro Moore que um brigue português seria destacado da esquadra para seguir com ele. O Comodoro Moore entendia que suas ordens eram para ficar com a Esquadra portuguesa, em particular com aqueles navios que levavam membros da Família Real a bordo. Sua velocidade seria a do mais lento, de modo que, enviando o *London* na frente, ele esperava economizar um dia ou dois, o tempo necessário para trazer os barris de terra e estivá-los cobertas abaixo.

D. Manuel, a bordo do *Príncipe Real*, decidiu sobre seu ponto de reunião: "... *A primeira coisa, a qual eu estava ansioso*

¹⁰⁸ SOARES, Joaquim Pedro Celestino. *Quadros Navaes*, tomo 2, pp. 123-124, 2ª ed., Lisboa, 1961-69; e Esparteiro, Antonio Marques. *História Naval Brasileira*, pp. 332-333, opus. cit.

que ficasse perfeitamente entendida entre o Vice-Almirante português e eu, era o ponto de reunião, o qual foi fixado por ele primeiramente ao largo da extremidade oeste da Madeira, posteriormente ao largo da Ilha de Palma¹⁰⁹ e finalmente a Baía de Praya na Ilha de St. Iago,¹¹⁰ e quando ele assegurou-me de que preferia o último...”

O Capitão Thomas Western, do H.M.S. *London*, recebeu ordem para, após fazer a aguada, reunir-se ao esquadrão, possivelmente ao largo de Palma ou então, definitivamente, em Porto Praia.

Os preparativos prosseguiram: o *Marlborough* tomou a bordo, como lastro, 43 toneladas de água do mar no porão de vante, “...para manter o navio trimado pela proa...”. Como este estivera no mar por quatro semanas, desde a partida de Plymouth a 9 de novembro, e como consumia duas toneladas

de água potável por dia, o lastro compensaria plenamente a água e as provisões consumidas. O *London* enviou suas três embarcações, a chalupa (a maior delas), o escaler e a lancha, ao *Hibernia*, a fim de ajudar a transferir suprimentos para o *Príncipe Real*.

No começo da tarde, às 3h20, como foi registrado pelo *Hibernia*, a salva real foi disparada e respondida por um dos navios portugueses. Estando os preparativos agora quase completos, o *Hibernia* recebeu dez prisioneiros espanhóis do *Monarch*,

de modo que esses não fossem levados, sem necessidade, por todo o caminho até o Brasil. Ao cair da noite, o *Hibernia* e o *Conqueror*, com a *Chalupa Confidence* e o *Brigue-Chalupa Redwing* como escolta, viraram em roda rumo ao nordeste e separaram-se da esquadra portuguesa.

Às 9 horas daquela noite, 5 de dezembro, a esquadra portuguesa, com a escolta de quatro navios de linha de batalha britânicos, com brisa moderada do sudoeste e céu nublado de inverno, retomou sua jornada. A marcha era muito lenta, e assim continuaria pelas próximas 24 horas; não

mais de 1 e, muito ocasionalmente, 2 nós de velocidade, num rumo geral sudoeste.

À primeira luz da manhã, a quase totalidade da esquadra portuguesa estava navegando junta. O *Marlborough* relatou que o esquadrão e 14 navios de guerra portugueses estavam “...de conserva...”.

No meio da tarde, a esquadra e o esquadrão detiveram-se por duas horas. O *London* recebeu 20 barris vazios de água de cada um de seus navios irmãos. O *Marlborough* enviou nove barris de provisões salgadas para o *Príncipe Real*. O *Príncipe Real* agora transferiu 69 de seus passageiros para o *London*, e um número não registrado para o *Monarch*.

Estas são as duas únicas ocasiões registradas, durante a longa viagem para o Brasil, de transferência de passageiros dos navios portugueses sobrecarregados. É possível que, por causa dos primeiros dias de tempo ruim e

A dotação de pessoal completa do *Príncipe Real*, de 84 canhões, era de 950 homens. O Capitão Walker relatou que, ao chegar à Bahia, o mesmo estava levando 1.054 pessoas a bordo

109 Ilhas Canárias.

110 São Tiago, nas Ilhas de Cabo Verde.

desagradável, ou porque tais passageiros transferidos para o London tivessem família vivendo numa das Ilhas da Madeira, estes tivessem decidido não continuar até o Brasil. Como não há registro de seu desembarque em Funchal, também é possível que a transferência tenha sido feita com a única finalidade de aliviar o navio sobrecarregado, de modo a deixar mais espaço para a Família Real. A dotação de pessoal completa do *Príncipe Real*, de 84 canhões, era de 950 homens. O Capitão Walker relatou que, ao chegar à Bahia, o mesmo estava levando 1.054 pessoas a bordo. Mesmo no caso improvável de que tivesse conseguido partir com sua guarnição completa, estaria transportando pelo menos 104 passageiros.

A segunda tempestade

Segunda-feira, 7 de dezembro: o vento novamente começou a ganhar força; outra tempestade estava a caminho. À tarde, o *Bedford* chegou à fala com um dos navios portugueses; este tinha rachado seu mastro do traquete. O *Bedford* enviou uma embarcação para avaliar a avaria e verificar o que poderia ser feito para ajudar. À noitinha, o *Príncipe Real* recebeu a bordo o Comodoro, que tinha vindo obter informação sobre os planos imediatos do Almirante.

No dia do aniversário da Rainha portuguesa, pouco antes do meio-dia, carreguei todas as velas, guarneci as vergas, com todo o pessoal uniformizado, sem seus chapéus, e os fuzileiros apresentando armas, e, às 12 horas, disparei uma salva real...

... *Capitão Walker*
(Comandante do *Bedford*)

Como se verificaria mais tarde, este foi o começo de uma série de mal-entendidos, que eventualmente resultaram na separação da esquadra. O Comodoro Moore, ao relatar mais tarde os eventos que iriam ocorrer no dia seguinte, revelou o principal objetivo deste encontro, "... *mais especialmente porque estávamos então a cerca de 50 léguas da Madeira, e ele tinha-me dito no dia anterior que estava com medo de seguir durante a noite, devido ao perigo chamado As Oito Pedras, que ficam ao norte de Porto Santo...*".

Distante ao norte, no percurso dos navios de volta ao Tejo, a Chalupa *Confiance*, com destino a Londres, agora se separava do *Hibernia*. Lord Strangford, que tinha originalmente planejado seguir com o esquadrão de escolta, mantendo assim seu posto de representante de Sua Majestade junto à Corte Portu-

guesa, foi, tendo adoecido gravemente, colocado a bordo, a fim de retornar à Inglaterra. Também a bordo estavam seus criados e o mensageiro do Rei.¹¹¹

Terça-feira, 8 de dezembro, amanhecer como apenas outro dia de inverno no Atlântico Norte: frio, de vento, nublado e úmido. Nada indicava que as histórias portuguesa e brasileira teriam seus cursos significa-

111 RANGEL, Alberto. *Os dois ingleses Strangford e Stuart*, Conselho Federal de Cultura, Arquivo Nacional, 1972. Strangford só chegaria ao Rio de Janeiro a 22 de julho de 1808, a fim de assumir seu posto de ministro plenipotenciário.

tivamente alterados por uma série de eventos, alguns fortuitos, tais como o tempo, outros por erro humano, resultante da falta de conhecimentos dos costumes locais, da interpretação de instruções e da falha nas comunicações.

O aumento do vento, no final do dia, para força de tempestade, produziu mar muito pesado e chuva. O *Marlborough* registrou, ao longo do dia, variações: primeiro o vento veio do leste, então do sul, depois do norte e finalmente do leste de novo. Os navios, sob estas condições, tiveram momentos difíceis e os que estavam a bordo ficaram cansados tentando manter alguma organização em suas manobras. A maior parte do dia foi gasta bordejando. O *Monarch* registrou, sucessivamente, rumo sul quarta sudoeste, contra o vento, ao largo de sudoeste, e depois nordeste, ao largo de nor-nordeste. O Comodoro Moore, temendo que – como se confirmaria mais tarde – as condições de tempo, que pioravam rapidamente, pudessem gerar o caos entre os navios, dispersando-os por uma grande área, o que, acrescido à visibilidade ruim, podia fazer com que os navios se perdessem de vista, reforçou os pontos de reunião sinalizando com o telégrafo de madeira: "...ponto de reunião ao largo da extremidade sudoeste da Madeira 2 dias depois de Porto Santo...".

Às 7 horas da noite, vendo que o navio almirante tinha parado, o *Marlborough* e o *Monarch* fizeram o mesmo; o *Bedford* estava com andamento, mas nas proximidades. O Comodoro Moore imaginava que o *Príncipe Real* e seus navios irmãos permaneceriam pairando até o amanhecer, evitando assim os perigos de aproximar-se da Madeira à noite. Como a esquadra estava muito dispersa, devido aos ventos que dificultavam suas manobras, com apenas sete navios à vista, era mantida uma distância de cerca de 2 milhas em relação ao almiran-

te, a fim de manter a linha de contato com os navios dispersos.

Enquanto a escuridão descia, por duas vezes o *Marlborough* aproximou-se do navio almirante, a fim de manter as luzes do *Príncipe Real* à vista, mas às 9 horas perdeu de vista a luz deste. O Comodoro Moore não ficou imediatamente alarmado por este fato; se o almirante também tivesse parado, ao amanhecer, o mesmo não poderia estar muito longe. Durante toda a noite, ele redobrou os vigias, tão ansioso em localizar as luzes do almirante quanto temeroso que, na escuridão, pudesse ocorrer uma colisão.

O fim da segunda tempestade

A surpresa a bordo do *Príncipe Real*, que veio com o **nascer do dia naquela quarta-feira, 9 de dezembro**, pode bem ser imaginada. Céu nublado e uma brisa fresca anunciaram o novo dia. O oficial de quarto naquela manhã, quando o dia clareou de modo que ele pudesse esquadriñar o horizonte com seu óculo, descobrindo que, após tantos dias num mar cheio de navios, estavam agora completamente sós, exceto pela Fragata *Urânia* navegando fielmente perto deles, teria ficado estupefato. Teria imediatamente chamado o capitão, Francisco José do Canto de Castro e Mascarenhas, se este já não estivesse no convés. Capitães responsáveis gostavam de estar presentes nessas horas, pois, após tão longo período de escuridão, o cenário podia ter mudado dramaticamente. Este teria, por sua vez, chamado o Vice-Almirante D. Manuel da Cunha Souto Maior. O capitão da fragata, José Manuel de Meneses, também seria ouvido, na discussão que se seguisse, sobre como esta separação teria acontecido e qual seria agora o melhor rumo a ser tomado.

Visando a uma situação como esta é que havia, em qualquer ocasião, pontos de reu-

não previamente combinados. A decisão natural, portanto, deveria ser, dentro dos limites impostos pela direção e força do vento, seguir rumo ao primeiro ponto de reunião, que era ao largo da extremidade ocidental da Ilha da Madeira.

A bordo do *Afonso de Albuquerque*, a surpresa não deve ter sido diferente. O Capitão-de-Mar-e-Guerra Inácio da Costa Quintela deve ter sido chamado ao convés para observar, com exceção de sua escolta cerrada, a Fragata *Minerva*, a vasta extensão de mar vazio.

Aqui também a decisão sobre o rumo a seguir deveria ser a mesma: a extremidade oeste da Madeira.

O Capitão James Walker, lembrando os eventos da noite anterior, escreveu: “...Na noite do último dia 8 a esquadra se separou; eu tinha falado com o Marlborough por sinais ao anoitecer e recebido o ponto de reunião do Capitão Moore. Ele estava à capa, pareceu-me que com a finalidade de falar conosco, enquanto o almirante seguia adiante, sem nenhum sinal à vista. Mantivemo-nos fora de seu caminho e retomamos nosso rumo sudoeste quarta sul; logo o perdemos de vista. Naquela noite e durante toda a madrugada soprou vento fresco e tempestuoso, e o tempo estava tão fechado que não podíamos enxergar três vezes o comprimento do navio; não vimos as luzes do almirante nem ouvimos nenhum canhão, e como estávamos a 49 léguas da Madeira naturalmente concluí que ele prosseguiria ao mesmo rumo...”

Ele tinha estado de pé a noite toda, pois sua principal preocupação, devido à visibilidade muito ruim, era com uma possível colisão e suas terríveis conseqüências, como ele relatou, a 6 de janeiro, a Suas Excelências no Almirantado: “...Ficamos a noite toda (exceto das 10h às 11h) com o velacho e a gávea rizados nos últimos,

com medo de parar devido ao perigo de sermos abalroados; entretanto, o tempo melhorou um pouco e estivemos à capa das 10h às 11h – às 2h da manhã, ainda sem ninguém à vista, rumamos a sudoeste até o dia raiar, quando, verificando que estávamos sós, parei, na esperança de que os tivéssemos ultrapassado, pois não podia encontrar outra razão para ocorrência tão extraordinária...”

Normalmente, havendo qualquer possibilidade de que outro navio não possa ver ou anotar um sinal, por causa da visibilidade ruim ou da distância, um tiro de alerta é disparado. Toda atenção a bordo é então dirigida ao navio sinalizador, e os monóculos são apontados em sua direção. Se porventura o sinal ainda não puder ser decifrado, o navio largará pano e manobrá para encurtar a distância. Naquela noite, com visibilidade muito ruim, o *Príncipe Real* não reforçou qualquer sinal que pudesse ter enviado com um disparo de canhão.

Uma das primeiras questões levantadas pelo Capitão Walker, quando este eventualmente subiu a bordo do *Príncipe Real*, foi perguntar a D. Manuel sobre o que tinha acontecido: “...Descobri que, no começo da noite do dia 8, o Almirante, apreensivo de que estivéssemos seguindo muito perto de um obstáculo chamado As Oito Pedras, o qual dizem ficar a cerca de 40 léguas a nor-nordeste da Madeira, tinha rumado a oeste-noroeste durante a noite e alterado seu rumo, sem sinalizar, pois não era costume disparar canhões quando a Família Real estava a bordo; a conseqüência natural foi que, ao amanhecer, o Almirante, no Prince Royal [sic], encontrou-se com apenas uma fragata de conserva...” De fato, foi a saúde da Rainha, e não o fato de que a Família Real estava a bordo, a verdadeira razão para não disparar um canhão, como o Príncipe Regente tinha previamente explicado a Sir Sidney.

A missão de escolta, apesar dos infortúnios da noite, tinha que continuar.

O *Bedford*, navegando a 9 ou 10 nós, foi o primeiro a chegar à Madeira: “... *Fiz-me de velas pouco antes do meio-dia rumo à Madeira, então a 18 léguas de distância; às 3h30 da tarde, avistamos a ilha e às 5h, passamos a 7 ou 8 milhas da extremidade oeste (o ponto de reunião) e paramos, mas ainda sem avistar a esquadra...*” Em seu diário lê-se: “**(9 de dezembro) ... às 3h30, avistamos terra 4 léguas a sudoeste quarta oeste e arribamos a 4 ou 5 léguas a sudoeste quarta oeste da extremidade oeste da Madeira... Às 6h, extremidades da terra a 4 léguas, entre as marcações sueste quarta leste e leste quarta sueste; às 7h30, vento mudou para nordeste, ponta leste da Madeira a sueste meia sul...**”.

A caminho, o navio avistou a distância uma fragata; o mesmo informou ao Almirantado: “...*Prossigui em nosso rumo para o sul, parte do tempo à capa ou com pouco pano, esperando por uma fragata que avistamos às 8h, rumando em nossa direção; quando esta se aproximou verificamos ser uma das da esquadra, mas sozinha ...*”. À tarde, avistou outra fragata, desta vez escoltando vários navios mercantes: “... *seis navios a oeste, os quais mostraram ser navios mercantes sob escolta de uma fragata...*”.

Enquanto a escuridão descia, o *Príncipe Real* e o *Afonso de Albuquerque*, com suas fragatas de escolta, estavam cada um navegando separadamente, bem ao norte e a oeste da Madeira, como resultado de terem, durante a noite, corrido com o tempo a oeste-noroeste. O *Bedford*, também só, estava no ponto de reunião, ao largo da extremidade oeste da Madeira.

No dia seguinte, o vento forte, principalmente do leste, e o tempo borrascoso tornaram difícil para o *Bedford* manter sua estação. Ao meio-dia, o vento estava novamente com força de tempestade, forçando-o a rizar nos últimos o pouco pano que tinha largado e abater seus mastaréis de joanetes no convés. À tarde, George Green, um marinheiro, caiu no mar, mas uma embarcação, rapidamente arriada, o recolheu. O *Príncipe Real* e o *Afonso de Albuquerque*, com suas fragatas, continuaram sem escolta e sozinhos.

Na manhã seguinte, sexta-feira, dia 11, o *Bedford* tinha caído para sotavento a um ponto situado a cerca de 20 léguas ao largo do oeste da Madeira; o vento leste incessante tornava impraticável sua retomada da Ilha. Como eles tinham estado no ponto de reunião por 36 horas, sem avistar nenhum dos navios que tinham de comboiar, nem nenhum de seus próprios navios irmãos, o

Capitão Walker decidiu, após fazer suas marcações do meio-dia, seguir para o segundo ponto de reunião. Alterou o rumo, dirigindo-se agora para Ferro, uma ilha nas Canárias, distante cerca de 80 léguas. O tempo continuou com brisa fresca, soprando principalmente no sudeste, e ainda nublado. Durante o resto daquele dia e o seguinte, ele continuou avançando, geralmente a 5 ou 6 nós, aumentando a velocidade, na manhã do dia 12, para 8 ou 9 nós.

O *Príncipe Real* e o *Afonso de Albuquerque* finalmente encontraram-se no **dia 13**, e prosseguiram juntos, um pequeno esquadrão de quatro navios, dos aproximadamente 35 que tinham deixado o Tejo menos de suas semanas antes, levando porém quase toda a Família Real portu-

Durante a calmaria, as distrações ao longo da interminável jornada incluíam visitas sociais de um navio a outro

guesa. Distantes demais, a oeste da Madeira, como o *Bedford*, também verificaram ser impraticável, com o vento leste, tentar ganhar a ilha rumo ao ponto de reunião, e então seguiram diretamente para Ferro.

À velocidade que fazia, não levou muito tempo para que o *Bedford* cobrisse a distância até seu destino, lá chegando novamente antes de todos os outros.

Ao amanhecer do dia 13, a Ilha de Palma, a mais setentrional do grupo que constitui as Canárias, ficou à vista a cerca de 6 léguas na direção sul quarta sudoeste. Durante o dia, o vento diminuiu para uma brisa leve e o sol apareceu; Palma ficou lentamente a distância; às 6 horas, Ferro ficou à vista, e mais uma vez o *Bedford* assumiu sua estação, aguardando e esperando reencontrar a esquadra. Neste momento, o navio não tinha meios de saber que os dois navios mais importantes dos escoltados também se tinham separado e, embora agora navegassem juntos, não contavam com a escolta de um único navio britânico.

Na manhã do dia 14, logo após haver exercitado seus canhões maiores, o navio avistou três velas a barlavento, número que aumentou à tarde para quatro.

O *Bedford* agora rumava a toda velocidade para os navios distantes, mas levaria um dia inteiro até que pudesse registrar: "... reuni-me à parte do esquadrão português que levava a Família Real...". O Capitão Walker mais tarde relatou ao Almirantado: "... No dia 14 de manhã, ao largo da ilha, tive a satisfação de avistar quatro navios a barlavento, sendo então a direção do vento oeste-sudoeste, aos quais me reuni no dia seguinte, e estes eram os navios agora de conserva..."

Na tarde do dia 15, o *Bedford* atracou a contrabordo do *Príncipe Real*, e o Capitão Walker subiu a bordo.

Agora que era a única escolta, toda a responsabilidade imposta pela Convenção recaía sobre o *Bedford*. Este assumiu-a com muita seriedade, como relatou o Capitão Walker: "... Dei toda atenção possível à Família Real, conforme exigiam meu dever e minha inclinação, e Sua Alteza Real teve a generosa consideração de expressar sua satisfação em relação à minha conduta..."

Com a última das tempestades acalmada, e faltando agora apenas 2 graus para entrar na zona dos trópicos, o bom tempo, com brisa morna e agradável, tornou-se habitual.

No dia 16, o *Bedford* relatou que seus veleiros estavam ocupados fazendo um toldo; este serviria para fazer sombra sobre o convés aberto e ajudar a refrescar o ar que descia para as cobertas inferiores, através das grades de ventilação.

À medida que o tempo melhorava, e os passageiros não tinham tanto que preocupar-se em manter-se secos e aquecidos, diminuía a ansiedade em relação ao tempo ou a um possível ataque de um esquadrão francês, e começavam a inquietação e as queixas sobre a falta de espaço, alimento, limpeza e recreação.

"... Quando a tormenta passou, um clamor geral se levantou a bordo, pelas comodidades que faltavam; à um tinha ficado em Lisboa um bule de muita estimação, que faxia o melhor chá do mundo; outros, haviam deixado de trazer um bahu, em que tinham trastes muito necessarios; outros mostravam-se arrependidos de terem embarcado..."¹¹²

O aniversário da Rainha de Portugal

A monotonia da jornada foi quebrada **no dia 17**; era aniversário da Rainha. Três vezes durante o dia, ao amanhecer, ao meio-

112 MELLO MORAIS, A. J. de. *História da Traslcação*, p.65, opus. cit.

dia e ao anoitecer, os portugueses dispararam a salva real em sua honra. O *Bedford*, não desejando ser excluído desta comemoração, arvorou o pavilhão real, durante o dia, em seu mastro grande, e também demonstrou sua participação com uma cerimônia naval tradicional britânica: “... No dia 17, aniversário da Rainha, o qual comemoraram com três salvas reais ao amanhecer, meio-dia e anoitecer, considerei extremamente oportuno que o Navio de Sua Majestade desse uma completa demonstração de nossa participação naquela comemoração, e, pouco antes do meio-dia, carreguei todas as velas, guarneci as vergas, com todo o pessoal uniformizado, sem seus chapéus, e os fuzileiros apresentando armas, e, às 12h, disparei uma salva real...”

No dia seguinte, comemoração idêntica foi repetida, “...por ser a festa da Santa Padroeira da Rainha...”. A bordo do *Bedford*, os oficiais ficariam contentes com a reação: “... o Príncipe expressou-se de modo muito agradável, em ambas as ocasiões...”

O Capitão Walker, que tinha pela frente deveres e circunstâncias altamente incomuns, preocupado em fazer a coisa certa, escreveu: “... Peça a licença de esperar que Suas Excelências aprovarão minha conduta na ocasião. A fim de evitar qualquer comentário de que eu tivesse fei-

to a coisa pela metade, expliquei-lhe que nunca excedíamos 21 tiros de canhão ao comemorar o aniversário de nosso Soberano Real...”

A decisão do Príncipe Regente

Após vários dias de progresso muito lento, um vento de nordeste começou a soprar e, por uma semana, navegaram a 6 ou até mesmo 7 nós.

Um intenso desejo de chegar a seus domínios no Novo Mundo e o vento estável de nordeste, assim como um suprimento adequado de víveres e água, podem muito bem ter sido as razões que levaram o Príncipe Regente a decidir, no dia 21 de dezembro, navegar diretamente para o Brasil. Naquela manhã, o *Príncipe Real* sinalizou ao *Bedford* para aproximar-se à distância da voz.

O *Bedford* registra: “... às 5h fui chamado à fala e informado de que o Príncipe tinha

enviado uma fragata a Porto Praya¹¹³, para anunciar que Sua Alteza Real tinha partido e ordenar a todos os navios para prosseguirem até o Rio de Janeiro, e que o mesmo esperava que o Capitão Walker permanecesse com ele...”

Esta era uma mudança importante em relação aos planos previamente estabelecidos: “... O Príncipe pretendia inicial-

Um dos aspectos mais desagradáveis da calmaria, com pouco movimento do navio, era a questão dos dejetos. Como não havia tanques sanitários nem nada similar, com o passar do tempo todos os dejetos tendiam a acumular-se no mar em torno do navio; uma massa nauseante e malcheirosa, que ficava pior à medida que o tempo esquentava

113 Cidade principal da Ilha de São Tiago, Cabo Verde.

mente tocar em Porto Praya e ficou combinado que eu fundearia e lhe traria suprimentos enquanto ele estaria em capa morta, a distância, mas devido ao forte vento nor-nordeste passamos a leste de todas as Ilhas de Cabo Verde e não passamos a 60 léguas de S. Tiago, e ele despachou uma fragata para lá, a fim de ordenar aos navios que chegassem que o seguissem para o Rio de Janeiro, e desejava que eu permanecesse com ele, de fato ele sempre expressou o maior desejo de que eu permanecesse com ele, o que considerei meu dever fazer...”

Durante aquela noite, 21 de dezembro, a Fragata *Minerva* alterou rumo e seguiu para Porto Praya, São Tiago; ela chegaria lá, com suas notícias, antes do *Marlborough* (no dia 24).

A vida a bordo dos navios estabilizou-se novamente, pois ainda havia uma longa distância a navegar; no tempo de duração total da viagem, estavam apenas no meio do caminho.

À medida que se aproximavam do Equador, sua velocidade caiu de modo alarmante. Mal sabiam que seriam ultrapassados pelo *Marlborough* e seu comboio, seguindo numa rota não muito distante, a oeste.

As calmarias

A frustração a bordo deve ter crescido até o limite, pois agora o esquadrão tinha sido realmente apanhado pelas calmarias, embora a área destas fosse muito reduzida durante esta época do ano; o avanço diário era agora mínimo. A situação iria piorar, com

o passar do tempo, como relatou o Capitão Walker: “... Estávamos sendo detidos pelas calmarias, que mantinham os ventos e as chuvas pesadas do lado norte da Linha, e levamos 10 dias para avançar 30 léguas...” Este número compara-se com as 127 léguas cobertas em 18 horas, durante o primeiro dia de viagem, ao deixar Plymouth.

As distrações ao longo da interminável jornada incluíam visitas sociais de um navio a outro. Pelo número de vezes em que o *Bedford* estava lançando ao mar suas embarcações, isto sem dúvida estava ocorrendo. Na maioria dos dias, uma das embarcações do *Bedford* ia até o navio almirante por algumas horas.

Um dos aspectos mais desagradáveis da calmaria, com pouco movimento do navio, era a questão dos dejetos. Como não havia tanques sanitários nem nada similar, com o passar do tempo todos os dejetos tendiam a acumular-se no mar em torno do navio; uma massa nauseante e malcheirosa, que ficava pior à medida que o tempo esquentava.

O tempo tropical tornou-se predominante, com trovões, raios e chuva pesada à tarde, mas pouco vento.

A 1^o de janeiro, no ápice do período calmo e sem vento, o *Bedford* relatou, às 10 horas da manhã, ter avistado, do topo do seu mastro, uma vela não identificada a sudoeste.

Um bom vigia, postado no vau de joanete, podia avistar um joanete ou mesmo um sobrejoanete no horizonte, enquanto o casco ainda estivesse alagado; com boa visibilidade, o alcance da vista era de 20 milhas ou mais.

No dia seguinte, às 7h30 da manhã, o navio relatou que a vela estranha ainda estava lá, e que, ao meio-dia, podia avistar mais duas velas a sul quarta sudoeste. No dia 3, os dois navios estranhos continuavam a sudoeste quarta oeste

No dia seguinte, às 7h30 da manhã, o navio relatou que a vela estranha ainda estava lá, e que, ao meio-dia, podia avistar mais duas velas a sul quarta sudoeste. Naquele momento, o *Bedford* estava navegando ligeiramente adiante e a oeste dos navios que estava escoltando, de modo a poder retornar rapidamente até eles, se fosse necessário; o *Príncipe Real* estava a norte quarta noroeste, o *Afonso de Albuquerque* a nor-noroeste e a *Urânia* próximo ao almirante, também a norte quarta noroeste. Naquela noite, ela acendeu uma luz azul. No dia 3, os dois navios estranhos continuavam a sudoeste quarta oeste.

Havia muito pouco que o *Bedford* pudesse fazer; não apenas estava o

vento fraco, de modo que mesmo distâncias relativamente curtas levavam muito tempo para serem cobertas, mas, estando só, não podia deixar os navios que estava escoltando para investigar velas estranhas.

É possível que, devido à imprecisão e ao fato de que os navios estavam dispersos numa grande área, estivesse de fato avistando os navios que estavam sendo escoltados pelo *Marlborough*, pois, durante estes três dias, o Comodoro, navegando num rumo mais a oeste, ultrapassou o esquadrão que o *Bedford* estava escoltando.

Suas posições relativas, ao meio-dia de cada dia, eram as seguintes:¹¹⁴

	<i>BEDFORD</i>		<i>MARLBOROUGH</i>	
	LATITUDE	LONGITUDE	LATITUDE	LONGITUDE
1º de janeiro	2º 58'N	21º 48'	3º 21'N	23º 00'
2 de janeiro	2º 39'N	21º 52'	2º 34'N	22º 57'
3 de janeiro	2º 19'29"N	22º 09'	1º 43'N	23º 44'

A posição de um navio ao meio-dia não fornecia precisão absoluta, como é indicado pelos registros dos navios que navegavam junto com o *Marlborough*:

	<i>LONDON</i>		<i>MONARCH</i>	
	LATITUDE	LONGITUDE	LATITUDE	LONGITUDE
1º de janeiro	3º 18'N	22º 57'/22º 54'	3º 23'N	22º 38'
2 de janeiro	2º 26'N	23º 04'	2º 27'N	22º 38'
3 de janeiro	1º 46'21"N	23º 05' 04"	1º 50'N	23º 10'

Evidência adicional é a entrada, no diário do *Marlborough*, para a noite de 2 de janeiro: "... Avistei uma luz azul a nordeste; às 11h15, acendi uma luz azul; esquadrão indo de conserva...." No diário do

Bedford, para a mesma noite, lê-se: "...acendi uma luz azul...".

Esta é a única noite da viagem, após 8 de dezembro e até a chegada ao Brasil, em que uma "luz azul", típica das belonaves

¹¹⁴ Um grau equivale a 60 milhas marítimas.

da *Royal Navy*, é registrada por qualquer dos quatro navios. Parece que o *Bedford* acendeu a luz azul porque tinha navios estranhos à vista, e o *Marlborough* fez o mesmo porque viu uma luz azul.

A comparação de posições entre o *Bedford* e o *Marlborough* também mostra a considerável diferença de velocidades. Embora próximos, o vento podia ser diferente, mas é mais provável que o progresso do *Bedford* tenha sido lento devido à marcha arrastada imposta pelo *Afonso de Albuquerque*.

Enquanto isso, na Bahia, de acordo com os registros, o primeiro navio da frota mercante, que tinha partido de Lisboa a 29 de novembro, acabara de chegar: era um navio mercante daquela cidade, o *Príncipe*.¹¹⁵ Este trouxe as notícias da transferência da corte, quando atracou em Salvador, a 4 de janeiro. Parecia ao então governador, João de Saldanha, 6º Conde da Ponte, que a notícia era autêntica, pelos detalhes do encontro com o esquadrão britânico fora da barra e pela cópia do decreto que tinha sido publicado, afirmando a intenção de D. João de partir para o Brasil. Esta notícia foi imediatamente enviada ao vice-rei, Marcos de Noronha e Brito, 8º Conde dos Arcos, no

Rio de Janeiro. Profeticamente, a notícia do *Príncipe* era que o Príncipe Regente estava vindo para a Bahia.

Desde o dia 6, o Capitão Walker trocava informação sobre sua posição diariamente com o Almirante, através de sinais. O vento de su-sueste tinha ganho alguma força; parecia assim que tinham se livrado das calmarias e estavam navegando, mas ainda lentamente, a 2 ou 3 nós.

O primeiro relatório do Capitão Walker sobre a viagem foi escrito nesta data. Ele acrescenta, em pós-escrito: "... *Eu tinha escrito a carta acima na esperança de encontrar-me com alguém próximo à Linha, com destino à Inglaterra ou às Índias Ocidentais. Como tal oportunidade não ocorreu, pensei em enviá-la, desde então, diretamente...*"

A bordo do *Bedford*, a prolongada jornada estava começando a ter seu efeito sobre a tripulação. O diário do Capitão relatou no dia 7: "... *puni J^{mo} Walker(s) com duas dúzias de açoite, e J^{mo} Tetley, J^{mo} Fox, W^{mo} McCurdy, Dennis McKelly, David Scott, Tho^s Nichols, J^{mo} McKindly com 1 dúzia de cada, por provocações frívolas e queixas sobre provisões; Tho^s Jackson(s), 4 dúzias por expressões induzindo ao motim...*". (CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO.)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

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

115 PORTELLA, Joaquim Pires Machado. "Chegada da Família Real Portuguesa à Bahia", *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo LXV, p.7, Rio de Janeiro, 1882.

HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO

Pertencente ao Espaço Cultural da Marinha, há um setor dedicado à evolução do domínio humano sobre as águas, desde os mais usados meios primitivos até os gigantescos petroleiros modernos.

Há também uma exposição sobre a técnica da ciência náutica, mostrando o progressivo aperfeiçoamento dos métodos utilizados para obter-se a posição das embarcações no mar, dando ênfase especial à ação dos navegadores portugueses. Estimulados e dirigidos pelo Infante Dom Henrique, criaram novos tipos de embarcações, tábuas e instrumentos para o cálculo da latitude no mar e cartas náuticas posicionando, o mais corretamente possível, os acidentes descobertos e o desenho das costas avistadas.

Todo esse conhecimento pode ser obtido visitando o Espaço Cultural da Marinha, aberto de terça-feira a domingo das 12h às 16h45, localizado à Av. Alfred Agache s/n, Praça XV.

