

Comunicação

A transmigração da Família Real ao Brasil: a visão de um historiador naval brasileiro

Palestra proferida em 27 de novembro de 2007, na Academia de Marinha Portuguesa, em Lisboa, por ocasião do Simpósio em Comemoração à Vinda da Família Real para o Brasil.

Francisco Eduardo Alves de Almeida

Capitão-de-Mar-e-Guerra, historiador graduado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), membro e instrutor do Centro de Estudos de Política e Estratégia da Escola de Guerra Naval e 2º vice-presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Atualmente é aluno de mestrado do programa de Pós-Graduação em História Comparada da UFRJ, tendo exercido o cargo de diretor do Serviço de Documentação da Marinha de 2005 a 2007.

A transmigração da Família Real ao Brasil: a visão de um historiador naval brasileiro

Heródoto, nascido em Halicarnasso, na atual Turquia, em 484 a.C., autor do clássico *História*, iniciou seu relato dizendo que os resultados das investigações eram ali apresentados para que a memória dos acontecimentos não se apagasse entre os homens com o passar do tempo e para que os feitos maravilhosos dos protagonistas não deixassem de ser lembrados.¹ Pela importância de sua obra, Heródoto passou a ser cunhado como o Pai da História.

Outro conhecido historiador, já no período contemporâneo, o francês Marc Bloch, um dos fundadores da Escola Histórica dos *Annales* em 1929, definiu a História como a “ciência dos homens no tempo”². Para ele o homem era o centro e objeto de toda a História. Sem o homem não haveria História.

Qualquer que seja a definição que escolhemos para a História, ela teria a marca inevitável de estimular a memória do homem no tempo. O historiador, assim, passaria a ser o cientista social responsável por investigar e escriturar os fatos históricos ocorridos no passado para que a memória dos acontecimentos não se apagasse entre os homens com o passar do tempo, plagando Heródoto.

Permitam-me amigos citar o renomado historiador português José Amado Mendes, da Universidade de Coimbra, que, em sua bela obra de referência *A História como ciência*, afirmou que os materiais disponíveis para o historiador investigar os fatos do passado seriam os vestígios, monumentos, testemunhos, documentos e por fim fontes variadas³. De posse desses instrumentos o historiador passaria a interpretar os fatos históricos de modo a compreender o que ocorreu, utilizando uma boa dose de técnicas de análise, crítica documental, imparcialidade profissional, mesclada com pitadas de bom-senso e criatividade. Os fatos por si só nada representam. O que interessa é a sua interpretação e sua explicação histórica. Esse é o real ofício do historiador.

Estamos hoje aqui reunidos para interpretar um evento histórico fundamental

para as histórias de Portugal e do Brasil. A transferência da Família Real portuguesa para o Brasil em 1807. Permitam-me substituir a palavra “transferência” para “transmigração”, que transcende o simples sentido de transferência geográfica de uma região a outra, mas sim acentua a passagem de um “espírito”, no sentido hegeliano do termo, de um corpo para outro. O espírito português passando do Portugal continental para o Portugal colonial, o Brasil.

A tese que pretendo defender hoje é a questão da inevitabilidade da transmigração e das dificuldades enfrentadas na travessia pela Corte portuguesa até a chegada ao Rio de Janeiro, demonstrando, ao final, minha firme convicção de que a decisão de Dom João foi mais que necessária. Ela foi corajosa, providencial e, mais que isso, foi desafiadora a Napoleão Bonaparte, senhor absoluto da Europa até aquele momento. Trata-se assim de uma visão de um historiador brasileiro, segundo fontes disponíveis na historiografia brasileira. Vamos aos fatos.

Naquele início de 1807, Napoleão reinava confiante na Europa. Estava ele no auge de seu poder. Dizia que não era herdeiro de Luís XIV, mas sim herdeiro de Carlos Magno. Pouco antes, derrotara os prussianos e decretara a deposição do Rei Fernando das Duas Sicílias (irmão de Carlos IV da Espanha), nomeando seu sucessor José Bonaparte, respaldado por forte corpo de exército. A Inglaterra, inimiga ferrenha do imperador francês, mantinha o controle absoluto dos mares, principalmente depois da notável vitória naval em Trafalgar. Tanto em Madri como em Lisboa, as ações de Napoleão traziam temores e preocupações e a neutralidade tão arduamente defendida pelos dois Estados começava a ser ameaçada.

Napoleão precisava isolar a Inglaterra a qualquer custo. Fez então publicar um decreto em 21 de novembro de 1806 estabelecendo que os navios, mercadorias e até propriedades privadas imóveis inglesas, em qualquer parte do continente europeu, seriam consideradas presas de guerra⁴. A

¹ HERÓDOTO. *História*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1985, p.19.

² BLOCH, Marc. *Apologia da história*. Rio de Janeiro: Zahar, 2002, p. 55.

³ MENDES, José Amado. *A História como ciência*. 3ª ed. Coimbra: Coimbra Editora, 1993, p.87.

⁴ POMBO, Rocha. *História do Brasil*. v. 3. Rio de Janeiro: W.M. Jackson, 1959, p. 255.

Inglaterra reagiu imediatamente com ato semelhante. O renomado historiador brasileiro Rocha Pombo declarou que “a humanidade estava separada em duas hostes (...) povo algum era poupado, por mais pacífico ou mais humilde que fosse, não poderia ficar impassível entre as hordas que infestavam a Europa e alarmavam toda a terra”.⁵

Portugal gravitava assim entre a subjugação a Napoleão e a pressão explícita de Londres para combater a França. Desde 1792, quando foi confirmada a indisponibilidade de sua mãe Maria para o poder régio, Dom João assumiu o trono em caráter provisório, apoiando-se no Conselho de Estado. Em 1799, passou à condição de príncipe regente, o que, na prática, fazia dele um rei ainda sem coroa.⁶

Nascido em 1767, Dom João era profundamente religioso, melancólico, ansioso e, muitos historiadores afirmam, indeciso, o que mais parecia, a meu ver, uma estratégia calculada de deixar que as coisas por si só ocorressem no seu devido tempo. Pergunto se essa atitude não estaria em consonância com os duros tempos que predominavam naqueles anos iniciais do início do século XIX na Europa, ainda mais provindo de um país pequeno como Portugal, que necessitava ardorosamente da neutralidade e do afastamento das guerras que assolavam o continente desde a Revolução Francesa. Deixo com os senhores essa minha dúvida temporal.

Dom João encontrava-se pressionado por um Poder Naval prevalente de um lado, a Inglaterra, e por um Poder Terrestre de outro, a França, ambos ávidos por uma definição lusitana. A amizade entre a Inglaterra e Portugal remontava desde o início do século precedente e pesava na decisão de Dom João, que relutava sobre o que fazer. Napoleão disso tinha conhecimento, assim era necessário que ele controlasse o território e os portos portugueses imediatamente, sem perda de tempo.

Aproveitando dessa maneira o apoio da Espanha, Napoleão intimou o governo de Lisboa a declarar guerra aos ingleses no prazo de 20 dias; a fechar os portos do reino e das respectivas colônias ao comércio inglês; a pôr seus navios de guerra sob o comando francês e, finalmente, seqüestrar todas as propriedades existentes em território português e prender os súditos da Inglaterra residentes em Portugal.⁷

A História tem seus próprios caminhos como bem sabemos. Enquanto isso ocorria, em Fontainableau, secretamente, Napoleão, em conluio com a Espanha, já dividia o território português em três partes. O norte sob o nome de Lusitânia Setentrional, compreendendo as províncias de Entre-Douro e Minho, que seria cedido à Rainha Maria Luísa em troca da Etrúria que se incorporara à França; o sul chamado de Principado de Algarves, compreendendo as províncias de Alentejo e Algarves, que pertenceria ao chamado Príncipe da Paz, Góis da Espanha; e por fim a Lusitânia do Sul, compreendendo as províncias da Beira, de Trás-os-Montes e Extremadura, sob controle direto de Napoleão.⁸

Inicialmente, Dom João aquiesceu às determinações francesas, embora mantivesse, em paralelo, conversações com os ingleses. O que fazer então? Dom João encontrava-se em uma situação difícil, uma vez que desejava ardentemente manter-se neutro. Quais as alternativas que se apresentavam?

A primeira era aquiescer totalmente ao determinado pelo imperador francês. Essa atitude romperia uma aliança e amizade com a Inglaterra que vinha de muito tempo e certamente provocaria uma reação naval britânica de vulto, inclusive com a possibilidade de ocupação de algumas de suas colônias e a interrupção de seu comércio marítimo com as colônias. Isso não traria a tranqüilidade imaginada por Dom João, pois não afastaria uma possível invasão do território lusitano por Napoleão.

Uma segunda alternativa era enfrentar os franceses em uma guerra que teria como resultado uma derrota portuguesa devido a fragilidade de seu Exército e do poderio terrestre de Napoleão. Como resultado, Portugal seria ocupado militarmente e a dinastia de Bragança destituída do poder real, substituindo-se Dom João por um parente do imperador, como ocorrido no Reino das Duas Sicílias e que seria confirmada posteriormente na Espanha com a deposição de Carlos IV em 1808.

Uma terceira alternativa era a transmigração de toda a Corte de Portugal para uma colônia, de onde poderia manter a luta contra a França e a aliança com sua tradicional amiga, a Inglaterra. Essa mudança de sede já fora, inclusive, discutida anteriormente. A professora da Universidade de São Paulo, doutora Lilia Moritz Schwarcz, em recente artigo na *Revista de História da Biblioteca Nacional*

⁵ Idem.

⁶ GOMES, Laurentino. 1808. São Paulo: Planeta, 2007, p.170.

⁷ POMBO, op.cit., p.261.

⁸ Idem, p. 262

do Brasil, declarara que já em 1580, quando da União Ibérica, o pretendente do trono português, o prior do Crato Dom Antonio, filho ilegítimo de Dom Luís, fora aconselhado a embarcar para o Brasil. Em 1738, no reinado de Dom João V, Dom Luís da Cunha aconselhou-o a mudar de sede, pois via nessa mudança um melhor equilíbrio entre a metrópole e a colônia, então com grandes jazidas de ouro. Por fim, em 1762, o grande Pombal, temendo uma invasão franco-espanhola, fez com que o Rei José I tomasse “as medidas necessárias para a sua passagem para o Brasil e defronte de seu Real Palácio se viram por muito tempo ancoradas as naus destinadas a conduzir com segurança um magnânimo soberano para outra parte de seu império”⁹, segundo as próprias palavras desse ilustre ministro português.

Ora, senhores, o que poderia Dom João em sua consciência fazer? Qual a decisão mais sensata a tomar? O que os senhores no lugar de Dom João fariam?

A transmigração era a única solução possível para se manter a dinastia Bragança, pois pelo Direito vigente, onde estivesse o rei, o Estado estaria. Oliveira Lima, historiador brasileiro e membro da Academia Brasileira de Letras, em seu clássico de 1908, *Dom João VI no Brasil*, declarava textualmente “... retirando-se para a América, o príncipe regente, sem afinal perder mais do que possuía na Europa, escapava a todas as humilhações sofridas por seus parentes castelhanos, depostos à força (...) mantinha-se na plenitude dos seus direitos, pretensões e esperanças”.¹⁰

A História tem mostrado exemplos claros de retirada para a manutenção da luta em outras paragens. O que fez o General MacArthur em Corregedor em 1942, senão retirar-se para manter a luta em território australiano? E De Gaulle em 1940? A sua retirada para a Inglaterra foi estratégica, e muitos analistas militares consideram que a saída do governo francês legalmente constituído para os territórios franceses na África manteria o espírito e a moral francesa em alta e possibilitaria a reemergência da nação francesa em outros

patamares. A rendição ao nazismo até hoje repercute negativamente na história dessa grande nação que é a França.

Em 18 de outubro, o Exército francês, sob as ordens de Junot, atravessou o Bidasoa com a intenção de aprisionar Dom João e se apoderar da Esquadra lusitana, cortando assim os meios de retirada do governo e “usando-o como refém dominaria sem dificuldade o país conquistado”¹¹, segundo palavras do historiador e membro da Academia Brasileira de Letras, professor Pedro Calmon.

O ministro inglês, Lord Stranford, sob a pressão dos acontecimentos, concitou Dom João a acelerar a partida, mostrando-lhe no dia 22 de novembro o exemplar do jornal *Moniteur* com os ditames do Tratado de Fontainebleu. Aqui, há pequena controvérsia sobre quem teria mostrado o exemplar do *Moniteur*. Alguns historiadores afirmam ter sido Dom Domingo Antonio de Sousa Coutinho, representante lusitano em Londres.¹² Seja como for, os franceses já se encontravam próximos. O embarque deveria ser imediato. Segundo o historiador inglês William James em seu clássico *The Naval History of Great Britain* de 1837, no outono de 1807, Napoleão anteriormente ameaçara invadir Portugal, motivando o deslocamento de uma força naval britânica sob o comando do grande Conde São Vicente para Lisboa, com um oferecimento de tropas e recursos para resistir a Napoleão. Caso a defesa fosse impossível, o almirante se ofereceu para escoltar Dom João e a corte para qualquer domínio português que ele desejasse. Outros objetivos surgiram e o Grande Corso voltou os olhos para outras paragens, permitindo um alívio momentâneo para Portugal.¹³

Em 4 de novembro de 1807, Dom João já havia participado aos íntimos a resolução de embarcar para o Brasil, apoiado pela tradicional aliada, a Inglaterra.¹⁴ Pela primeira vez na história ocidental européia um rei decidiu governar de sua colônia para manter a integridade de seu reino, fato esse notável pela sua significação histórica. Essa transferência incluiria todo o aparelho burocrático¹⁵,

⁹ SCHWARCZ, Lília Moritz. O dia em que Portugal fugiu para o Brasil. In: *Revista de História da Biblioteca Nacional*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, ano 1, n.1, jul-2005, p. 22.

¹⁰ LIMA, Oliveira. *Dom João VI no Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996, p.43.

¹¹ CALMON, Pedro. *História do Brasil*. v. 4. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1963, p.1387.

¹² LIGHT, Kenneth. Com os pés no mar. In: *Revista de História da Biblioteca Nacional*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, ano 2, n.14, nov. 2006, p. 53.

¹³ JAMES, William. *The naval history of Great Britain*. v. 4. London: Richard Bentley, New Burlington Street, 1837, p. 316.

¹⁴ CALMON, op.cit., p.1387.

¹⁵ SCHWARCZ, op. cit., p.22.

com funcionários, secretarias, tribunais, seus arquivos e o tesouro nacional. A inevitabilidade da transmigração era evidente. Dom João agiu corretamente naquelas circunstâncias e momento histórico. Em 25, anunciou que embarcava. A sorte estava lançada.

Poucos dias teve o governo português para organizar a retirada. Vejam bem, senhores, a enormidade da tarefa a ser realizada. Quais navios estariam melhor preparados para arregimentar um maior número de passageiros? Quem deveria embarcar? Qual a prioridade na escolha? Quantos seriam os retirados? Quem decidiria a relação dos retirantes? Questões que até hoje vêm suscitando dúvidas entre os historiadores brasileiros e portugueses.

Tomemos o caso do número de retirantes como exemplo. Lilia Moritz Scharcz, da Universidade de São Paulo, concorda com dez mil o número de retirantes, embora afirme que esse número "continua e continuará controverso"¹⁶. O professor Pedro Calmon acredita também ser razoável esse número.¹⁷ Rocha Pombo afirmou ter sido de 15 mil o número de retirantes. Luiz Norton concordou com Rocha Pombo no número de 15 mil os transportados¹⁸, o que me parece um grande exagero, considerando que a população de Lisboa à época era de cerca de 200 mil habitantes, o que corresponderia a cerca de 7,5 % da população da cidade.¹⁹

Para o historiador Kenneth Light da *British Historical Society of Portugal* e do Instituto Histórico de Petrópolis do Brasil, estudioso que pesquisou os livros de quartos dos navios ingleses, os números oscilariam entre sete e 12 mil pessoas transportadas. Embora esse pesquisador tenha se baseado em cálculos empíricos, as suas estimativas me parecem mais precisas. Por exemplo, só na Nau portuguesa *Príncipe Real*, de apenas 67 metros de comprimento, segundo ele, estariam 1.054 pessoas, o que parece razoável, considerando ser a sua guarnição de 950 marinheiros. Prefiro apontar como entre nove e 11 mil o número máximo de retirantes, considerando que só a frota portuguesa teria cerca de oito mil tripulantes. Assim, a esquadra retirante era composta de oito naus, quatro fragatas, cinco brigues, três escunas e três charruas, no total 23 navios de guerra e cerca de 26 navios mercantes de diferentes tamanhos. Os ingleses possu-

am cerca de 13 navios, sendo nove naus e o restante navios menores, sob o comando do Almirante Sir William Sidney Smith.

O tempo de preparação para a partida levou apenas quatro dias, uma vez que no dia 29 de novembro, os navios suspendiam, em um dia ensolarado com leve brisa de leste. Houve grande confusão na retirada, natural naquelas contingências, quando as tropas francesas de Junot já se encontravam às portas de Lisboa. Todos queriam partir e não havia espaço a bordo dos navios. Muitas pessoas choravam por não poderem partir; outras vagavam pela cidade sem rumo e algumas revoltavam-se pela retirada, talvez desejando que o príncipe caísse prisioneiro dos franceses. De qualquer forma, segundo o historiador português Luiz Norton, Dom João e o seu sobrinho, cruzaram as pranchas colocadas no piso enlameado pela chuva no dia anterior, "com a ajuda do povo", embarcando na Nau *Príncipe Real* "depois de um beija-mão frio e fúnebre".²⁰

A Família Real portuguesa foi distribuída pelos diversos navios lusitanos, de modo a, teoricamente, proteger a continuidade da monarquia, em caso de acidente com qualquer navio, no entanto, na pressa da partida, Dom João, sua mãe Dona Maria e dois de seus filhos, Pedro e Miguel, permaneceram na Nau *Príncipe Real*. Um acidente com esse navio levaria ao fundo do mar três gerações dos Bragança.

Como foi afinal a travessia e quais os perigos e dificuldades enfrentadas?

Logo depois do suspender, a frota lusitana cruzou com navios russos fundeados sob o comando do Almirante Siniavin. Se a retirada fosse realizada após 2 de dezembro daquele ano, data da declaração de guerra da Rússia à Grã-Bretanha, possivelmente haveria algum tipo de reação, tanto contra os ingleses, como contra seus aliados portugueses. William James considera que Siniavin não reagiria contra os ingleses, pois fora formado na Marinha britânica e mantinha grande admiração por essa Força Naval. James não deixou de ter razão, pois Siniavin manteve-se neutro, apesar da forte pressão francesa para que se envolvesse no conflito.

Em seguida, os vasos de guerra ingleses de Sidney Smith, que mantinham o bloqueio da entrada do Tejo, cruzaram com os navios lusitanos. Houve nesse momento grande

¹⁶ SCHWARCZ, op.cit., p.26.

¹⁷ CALMON, op.cit., p.1390.

¹⁸ NORTON, Luiz. *A corte de Portugal no Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1938, p.35.

¹⁹ POMBO, op.cit., p.269.

²⁰ GOMES, op. cit., p.73.

tensão em virtude do desconhecimento por parte dos ingleses se os navios portugueses estavam guarnecidos por franceses, pois Smith não tinha certeza se Lisboa já caíra. Depois dos reconhecimentos necessários, passaram a escoltar a força portuguesa até o Brasil.

Como eram as condições sanitárias a bordo dos navios a vela daquele período? Inicialmente, não havia água corrente, o que impedia os banhos. A água era, assim, estocada em barris, logo se apodrecendo pela ação de bactérias e fungos. Preferia-se o vinho à água por manter-se por mais tempo em condições de ser ingerido. A dieta era composta de biscoitos, um tipo de pão cozido para a eliminação da umidade com o propósito de durar longo tempo, carne salgada, lentilha e azeite, infestados de baratas. Levavam-se também galinhas e porcos, para serem ingeridos durante a viagem. Os ratos transitavam livremente pelos navios, disputando as migalhas da pouca comida que se espalhava pelos conveses.

Para as necessidades fisiológicas usavam-se plataformas suspensas na proa, por onde os dejetos eram lançados diretamente ao mar²¹. As doenças mais comuns eram o escorbuto, motivado pela falta de vitamina C, já que as frutas se deterioravam rapidamente nas condições inclementes dos navios e a peste bubônica, transmitida pela picada da pulga dos ratos. Os navios também sofriam tremendamente os balanços do mar, provocando constante mal-estar àqueles não acostumados. Eu posso imaginar o desconforto sentido por muitos cortesões e cortesãs portuguesas nessa travessia, principalmente em períodos de mar agitado!

As punições a bordo eram severas, constando de chibatadas e, nos casos extremos, de enforcamentos. Kenneth Light publicou o diário de bordo de um dos navios ingleses de escolta, o HMS *Bedford*, sob o comando do Capitão James Walker, com as seguintes punições:

5 de dezembro de 1807 – James Tacey – 48 chibatadas por negligência em serviço;

14 de dezembro de 1807 – John Legg- 12 chibatadas por negligência e

24 de dezembro de 1807 – Neal Mc Dougal – 24 chibatadas por negligência e tentativa de indução ao motim.²²

Logo no início da viagem, as temperaturas eram baixas e os mares mais bravios,

provocando imenso mal-estar e espalhando pânico entre os passageiros, principalmente nas mulheres. Náuseas coletivas eram comuns nos navios.²³

O Tenente Thomas O'Neill, oficial da Nau inglesa *London*, assim se expressou a respeito da dificuldade de adaptação e constrangimento pelo qual passaram as mulheres da nobreza. Disse ele o seguinte:

Mulheres de sangue real e das mais altas estirpes, criadas no seio da aristocracia e abundância (...) todas obrigadas a enfrentar os frios e as borrascas de novembro através de mares desconhecidos, privadas de qualquer conforto e até mesmo das coisas mais necessárias da vida, sem uma peça de roupa para trocar ou camas para dormir, constrangidas a amontoarem-se na maior promiscuidade.²⁴

A meio caminho entre Lisboa e Funchal, o Almirante Sidney Smith alterou seu rumo e retornou para a entrada do Tejo para continuar o bloqueio de Lisboa, já em poder de Napoleão. No dia 8 de dezembro, nas proximidades da Ilha da Madeira, violenta tempestade destruiu velas e mastros, dispersando grande parte dos navios, agravado pelo forte nevoeiro. Muitos navios se avariaram com o tempo inclemente.

No dia 24 de dezembro, os navios fizeram aguada em Cabo Verde, lá permanecendo por três dias, escoltados por quatro naus inglesas que continuariam até o Brasil. De Cabo Verde, partiram com destino a Cabo Frio, ponto de aterramento para a chegada ao Rio de Janeiro.

Já no final de dezembro, nas proximidades do Equador, os navios entraram numa área de calmarias, levando cerca de dez dias para percorrer cerca de 110 milhas, o que correspondia a uma velocidade média de apenas 0,46 nós! Devido às altas temperaturas, em torno de 35°C, e as más condições higiênicas a bordo, houve uma infestação de piolhos que atingiu principalmente as mulheres. A única solução possível foi raspar os cabelos, jogando-os pela borda. As cabeças carecas foram então untadas com banha de porco, pulverizadas com pó anti-séptico, o que deve ter sido, além de degradante, incômodo.²⁵

Após ultrapassada a área de ventos fracos, Dom João decidiu seguir direto para

²¹ Idem, p.88.

²² Idem, p.91.

²³ Idem, p.94.

²⁴ Idem, p.102

²⁵ Idem, p.94.

Salvador, depois de quase sete semanas direto no mar. Essa decisão tem sido muito discutida entre os historiadores brasileiros. Um grupo considera que essa decisão baseou-se na própria dispersão provocada pela tempestade, aliada à escassez de mantimentos e de água. Eu particularmente não posso concordar com essa interpretação, pois pelos livros de quartos pesquisados, as posições astronômicas estavam perfeitamente lançadas nas cartas de navegação e qualquer correção de rumo poderia ser realizada facilmente.

Outro grupo, no qual se inclui Kenneth Light, acredita que essa decisão deveu-se exclusivamente a Dom João, que considerava fundamental parar em Salvador para aplacar o descontentamento local com a mudança da sede da colônia dessa cidade para o Rio de Janeiro, advindo daí uma falta de prestígio com essa cidade por parte dos governantes. Para confirmar essa suposição, Dom João, com muita sapiência, abriu os portos da colônia às nações amigas a partir de Salvador, aplacando qualquer reação contrária aos Bragança. Dom João mais uma vez demonstrava um tino político irretocável. A questão do cansaço dos transportados e da falta de água não tem procedência alguma segundo Light. Cita, por exemplo, o caso da Nau *Bedford*, que ainda possuía cerca de 52 toneladas de água a bordo, para um consumo de 2 toneladas/dia, o que permitiria mais ou menos 26 dias de mar a frente. Dessa maneira, a interpretação de Light parece ser a mais apropriada.

Uma grande surpresa teve Dom João ao se aproximar de Pernambuco. O governador dessa província do nordeste brasileiro, Caetano Pinto de Miranda Montenegro, ao tomar conhecimento de que a frota se aproximava, despachou um bergatim carregado de frutas tropicais e água fresca para o deleite de todos que se encontravam a bordo, cansados de ingerir água insalubre, carne salgada e lentilha. Bela recepção, os senhores não acham?

Finalmente, no dia 22 de janeiro de 1808, após 54 dias de mar, alguns navios, dentre os quais se destacava a Nau *Príncipe Real*, onde se encontrava Dom João, sua mãe Dona Maria I e os infantes Pedro e Miguel, seus filhos, fundearam na Baía de Todos os Santos, em Salvador. Devido à dispersão dos navios, alguns seguiram diretamente para o Rio de Janeiro, onde chegaram cinco dias antes. Outro navio chegou na Paraíba, ao norte, e a Nau *Medusa* arribou em Pernambuco, tam-

bém ao norte, ainda no dia 13 de janeiro.

Um fato interessante e quase milagroso foi que não houve uma só perda de vida humana na travessia e, apesar de muitos navios estarem avariados, todos chegaram ao Brasil, o que demonstra não só a capacidade marinheira dos oficiais e marinheiros portugueses e ingleses, mas também a boa qualidade de construção dos navios envolvidos.

No dia seguinte à chegada deu-se o desembarque da comitiva, sob a aclamação da população de Salvador. Todos os representantes da Câmara Municipal se apresentaram a Dom João e foi celebrada missa na Igreja da Sé em agradecimento pelo sucesso da travessia.²⁶ A propósito, essa igreja foi infelizmente demolida em 1933, provocando forte reação popular. As manifestações contrárias provocaram a criação do Serviço do Patrimônio Nacional, órgão responsável pela preservação dos bens históricos e artísticos nacionais. Hoje em dia, comenta-se que a cidade de Salvador possui 365 igrejas preservadas, um exagero certamente, no entanto um estímulo para a visita. Convido a todos que visitem Salvador. Tenho certeza que será realmente um passeio inesquecível.

Por cerca de uma semana, Dom João recebeu seus súditos baianos em longas cerimônias do beija-mão.

Por cerca de um mês, Dom João permaneceu na cidade. Foram festas, solenidades oficiais e passeios. Como dito, nessa ocasião foi celebrada a abertura dos portos às nações amigas de Portugal, rompendo assim o chamado Pacto Colonial, o que certamente beneficiou o Reino Unido, no entanto, não deve ser esquecido que Portugal ainda se encontrava em guerra com Napoleão. Aliados existem para isso.

Enquanto essas comemorações ocorriam, os navios passavam por reparos, de modo a prepará-los para a travessia para o Rio de Janeiro.

Enfim, no dia 26 de fevereiro de 1808 a frota suspendeu em direção ao Rio de Janeiro, destino final da viagem.

A viagem transcorreu tranqüila. No dia 7 de março os navios entravam na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. O historiador Rocha Pombo descreveu a emoção da chegada com as seguintes palavras:

Pelas três horas da tarde [de 7 de março] soltas as velas, içadas as bandeiras e flâmulas, ao troar da artilharia, tanto das fortalezas como dos navios surtos no porto, entrava gualhardamente a fro-

²⁶ Idem, p.112.

ta e vinha fundear próximo à Ilha das Cobras [local do atual Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro], onde a esperavam infinito número de embarcações, conduzindo pessoas do povo, galeotas e escaletes, em que se achavam as princesas, o Vice-Rei, demais altas autoridades e personagens importantes da colônia.²⁷

No dia 8 de março, finalmente, a Família Real portuguesa desembarcava em seu destino, a cidade do Rio de Janeiro, sob grande aclamação popular. Segundo ainda Kenneth Light, Dom João ficou tão feliz com a chegada ao Rio de Janeiro e com a atenção recebida da Marinha britânica que decidiu condecorar os oficiais mais destacados dessa frota. Como as ordens militares eram também religiosas e, assim, conferidas a católicos, caso impossível naquela ocasião específica, resolveu recriar uma ordem não-religiosa instituída por Afonso V em 1459, a Ordem da Torre e Espada. Quanto ao Almirante Smith, Dom João autorizou-o a incluir em seu pavilhão as armas de Portugal, como gratidão da Família Real aos serviços prestados.

Dom João vencera afinal Napoleão Bonaparte. Napoleão viria a escrever suas memórias no exílio na Ilha de Santa Helena pouco antes de sua morte. Nelas diria em relação a Dom João VI, rei de Portugal e do Brasil o seguinte: “foi o único que me enganou”²⁸. A viagem chegara ao fim. Dom João enganou realmente Napoleão. Nesse ponto encerro essa aventura histórica.

Senhores, essa transmigração aproximou Portugal a seus colonos brasilienses. O ato de Dom João trouxe um sentido de lusitanidade à colônia. Estávamos irremediavelmente unidos. Vejam amigos, estamos aqui hoje congregados para comemorar juntos a transmigração da Família Real portuguesa para o Brasil, que é a mesma Família Real

brasileira, Orleans e Bragança. Dom João foi efetivamente o primeiro imperador do Brasil a partir de 1816, seguido de seu filho Pedro I e seu neto Pedro II.

Senhores, nós brasileiros somos uma mistura de portugueses, negros e índios. A chegada de Dom João ao Brasil reacendeu essa ligação que a independência ocorrida 14 anos depois não rompeu apesar de tudo. Como dizia Gilberto Freyre, renomado antropólogo brasileiro, autor do clássico *Casa Grande & Senzala*: “... desde esse momento o português, guardando embora aquela saudade do reino que Capistrano de Abreu, historiador brasileiro, chamou de transoceanismo, tornou-se luso-brasileiro, o fundador de uma nova ordem econômica e social”²⁹. Hoje somos luso-brasileiros comemorando juntos esse evento histórico fundamental para os dois países.

Permitam-me terminar essa breve exposição com um trecho do sermão proferido pelo cônego João Pereira da Silva, celebrante de um *Te Deum* em ação de graças pela chegada da Família Real a salvo ao Brasil, na Igreja de Nossa Senhora do Bom Parto, no Rio de Janeiro, no dia 18 de março de 1808. Disse ele:

Ó povo, afortunado povo, faz ressoar comigo os teus júbilos, em presença do príncipe regente Nosso Senhor [Dom João]: jubilare in conspectu Regis domini... os rios Amazonas, do Prata e do Janeiro bateram palmas, exultaram de alegria ao mesmo tempo os montes, à vista do seu Senhor [Dom João], por que ele vem equilibrar a justiça na sua terra. Prostremo-nos, pois, Fluminenses e Portugueses, prostremo-nos diante do Deus dos nossos pais pelo prazer.³⁰

Muito obrigado pela atenção.

²⁷ POMBO, op.cit., p.301.

²⁸ GOMES, op.cit., p.27.

²⁹ FREYRE, Gilberto. *Casa Grande & Senzala*. 21ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1981, p.LXIII.

³⁰ MARTINS, Wilson. *História da inteligência brasileira*. v. II. São Paulo: Editora Cultrix, 1977, p.78.