



A partida de D. João VI para Portugal

1º T(T) José Carlos de Araújo Neto

Pós-Graduado em História do Brasil pela Universidade Cândido Mendes, é historiador do Serviço de Documentação da Marinha.

Em novembro de 1807, tropas francesas cruzaram a fronteira de Portugal com a Espanha e avançaram em direção a Lisboa. O Príncipe D. João, que regia o reino português desde 1792, quando sua mãe D. Maria I fora declarada louca, decidiu em poucos dias pela transferência da Corte para o Brasil. De 25 a 27 de novembro de 1807, cerca de 15 mil pessoas embarcaram em navios portugueses rumo ao Brasil, sob proteção da frota inglesa.

De 22 de janeiro de 1808, quando chegou na Bahia, até 26 de abril de 1821, D. João VI governou o Império português estando em solo brasileiro. Um verdadeiro aparelho de estado foi instalado no Rio de Janeiro. A Academia de Marinha de Portugal, juntamente com o núcleo da Marinha portuguesa, também se transferiu para a cidade. O Brasil foi elevado a Reino Unido ao de Portugal e Algarves em 1815, o príncipe regente foi aclamado, em 1818, como Rei D. João VI. As conseqüências de tamanhas mudanças também se refletiram nos cerimoniais: novas bandeiras, escudos e armas foram criados para simbolizar a evolução política do Brasil.

Foi um período de transição para o Brasil, visto que 17 meses após a partida do rei, a independência era declarada pelo Príncipe D. Pedro. O estudo do cerimonial marítimo explora os simbolismos de uma época e contribui para a conservação da história nacional. Aumenta a compreensão dos símbolos usados atualmente na nossa Marinha e ajuda a entender nossas tradições. Pois, conhecer suas origens e significados de nossa simbologia nacional constituem direito e dever de todos os cidadãos brasileiros.

No dia 25 de abril de 1821, uma quarta-feira, D. João VI e sua família foram transportados da Galeota *D. João VI*, a qual ostentava seu brasão talhado na popa e seu estandarte no mastro de popa, para a Nau *D. João VI*, que os conduziria de volta a Portugal. A Baía de Guanabara estava repleta de curiosos, entre galeotas de nobres e pequenas embarcações, uma cena comum em qualquer país quando o rei se deslocava nas águas do porto.

Para a recepção da realeza, a guarnição da Nau *D. João VI* foi disposta sobre as vergas, mantendo as velas fer-



Aquarelas de D. João VI e D. Carlota Joaquina



Fonte: Nobreza de Portugal e do Brasil, p.667



Brasão Real



Estandarte Real



Bandeira do Reino Unido



Pavilhão do Oficial General



Distintivo Naval nº1



"Jack"

radas. Uma guarda foi formada na tolda. Rufos de tambores soaram no momento do embarque. Com D. João VI a bordo, seu estandarte foi hasteado no tope da grande. No mastro da popa estava a bandeira do *Reino Unido Brasil Portugal e de Algarves*, no tope do traquete tremulava o pavilhão do Vice-Almirante José Manoel de Menezes, o Conde da Cunha, Chefe da Esquadra e na proa, na altura da gurupês, o *jack*. No século XIX, cada navio da Armada Real portuguesa tinha um distintivo. Esses indicativos eram bandeiras numeradas de 0 a 9, içadas a tope dos mastros, conforme o Regimento de Sinais editado em Lisboa no ano de 1819. No caso da Nau *D. João VI* era o distintivo nº 1 no tope da grande, acima do estandarte real. O dia 25 foi especial por ter sido o aniversário da Rainha Carlota Joaquina, por isso houve muitas festividades, inclusive o beija-mão de Suas Majestades.

No dia 26 de abril de 1821, por volta das seis horas da manhã, a Nau *D. João VI* levantou ferros, o que foi feito da mesma forma por todas as embarcações, no total de mais de quatro mil pessoas. Quarenta e cinco minutos depois, a nau fez vela com

destino a Portugal, recebendo salvas da fortaleza da Ilha das Cobras, e sucessivamente de todas as outras fortalezas da Guanabara. Na alheta da Nau navegava o late *Monte de Ouro*, luxuosa e rica embarcação, primorosamente acabada para servir a D. João VI. Um excelente dia claro e um vento fresco nordeste fizeram sobressair essa cena brilhante. A Barca *Bragança*, sob comando do Capitão inglês Samuel Carlos Nicoli, acompanhou a Esquadra até a altura da Ilha Rasa, levando passageiros a 4\$000 por pessoa. Por um decreto de 21 de janeiro de 1817, o Governo de D. João VI tinha concedido a Guilherme Spencer e a Samuel Carlos Nicoli, negociantes ingleses, o privilégio exclusivo, por 14 anos, para a navegação a vapor dentro do Porto do Rio de Janeiro. Na Charrua *Princesa Real* vinha o corpo da rainha D. Maria I, que fora embarcado na antevéspera, à noite, acompanhado de um aparatoso cortejo fúnebre.

A Charrua *Princesa Real* tinha como identificação o distintivo naval nº 2 içado no tope da gata, e a Charrua *Orestes* o distintivo nº 6 também no tope da gata.

Composição da Esquadra

Nau <i>D. João VI</i>	CMG joaquim Epiphany da Cunha
Fragata <i>Real Carolina</i>	CF João Bernardino Gonzaga
Corveta <i>Voador</i>	CT José Gregório Pegado
Brigue <i>Reino Unido</i>	CT Theodoro Alexandre de Beuripaire
Charrua <i>Princesa Real</i>	CMG Pedro Antônio Nunes
Charrua <i>Orestes</i>	CT Antônio Joaquim do Couto
late <i>Real Monte de Ouro</i>	CMG Pio Antônio dos Santos
Transporte <i>Grão-Cruz de Avis</i>	CF Torquato Martiniano da Silva
Transporte <i>Sete de Março</i>	CMG Antônio Bernardo de Almeida
Transporte <i>Quatro de Abril</i>	CF João Nepomuceno Brandão
Transporte <i>Fenix</i>	CF José Pedro Alves

O documento inicial para o trabalho de recriar o ambiente visual dos mastros dos navios no momento da partida de D. João VI foi o decreto português de 3 de maio de 1866, o qual aprovou a Ordenança Geral da Armada da Marinha de Portugal, revogando o Regimento Provisional da Armada, que foi decretado em 20 de junho de 1796. Dessa forma é possível concluir que o Cerimonial Marítimo, na data da partida de D. João VI, era regido pelo referido Regimento aprovado em 1796. Segue-se a transcrição da revogação:

“Sendo urgente a necessidade de estabelecer claramente e com o preciso desenvolvimento as regras de disciplina que se devem observar nas esquadras e navios pertencentes ao estado; e considerando que as graves alterações por que tem passado as marinhas de guerra durante este século exigiram a adoção de muitas disposições relativas à disciplina dos navios; e [...] Hei por bem, revogando o citado regimento provisional da armada de 1796, aprovar a ordenança geral para o serviço da armada, que faz parte d’este decreto e vai assinada pelo visconde de Praia Grande de Macau, ministro e secretario d’estado [...] Paço, em 3 de maio de 1866.”

(PORTUGAL. Ordenança Geral da Armada. Lisboa: Imprensa Nacional, 1866. p. 2)

A partir da leitura dos artigos 37 e 38 do Capítulo II do referido Regimento de 1796 é possível construir um referencial para os procedimentos quando da presença das altezas reais a bordo dos navios da Armada portuguesa, de acordo com os artigos que seguem:

“Quando suceda passar Sua Majestade, ou Suas Altezas, à vista das suas esquadras ou navios; pegarão em armas a guarda e os destacamentos; e apresentando as armas, tocarão os tambores a marcha; e quando passarem mais próximos a cada um dos navios, lhes gritarão sete vezes: Viva a Rainha; tendo desde logo a gente sobre as vergas.”

(Artigo nº37 do Regimento Provisional de 1796, edição de 1841).

“Subindo a bordo dos navios de Sua Majestade, ministros e conselheiros d’estado, conselheiros do conselho do almirantado, do de guerra, marechaes do exercito, tenente general comandante em chefe de alguma esquadra, ou encarregado do governo das armas da provincia, em cujo porto ou baia surgirem os referidos navios, a companhia que se achar de guarda se formará sobre a tolda apresentando as armas, fazendo os oficiais dela as continencias devidas, e tocando os tambores a marcha, e tendo a gente nas vergas; porém se Sua Majestade ou Altezas, andarem no mar, tocar-se-lhe-a somente três rufos.”

(Artigo nº 38 do Regimento Provisional de 1796, edição de 1841).

Partindo-se do princípio que algumas normas e leis nascem a partir de costumes já praticados, também é importante que sejam avaliadas as informações, também contidas na Ordenança de 1866, com o objetivo de perceber eventuais alterações, adequações ou até mesmo a manutenção das tradições navais referentes à presença da realeza. Ressalta-se que esse documento apresenta descrições mais detalhadas, inclusive no que se refere aos distintivos, tópico não constante no Regimento de 1796, mas que também deve ser analisado. Segue-se, então, a transcrição dos artigos dessa Ordenança relativos ao assunto em pauta.

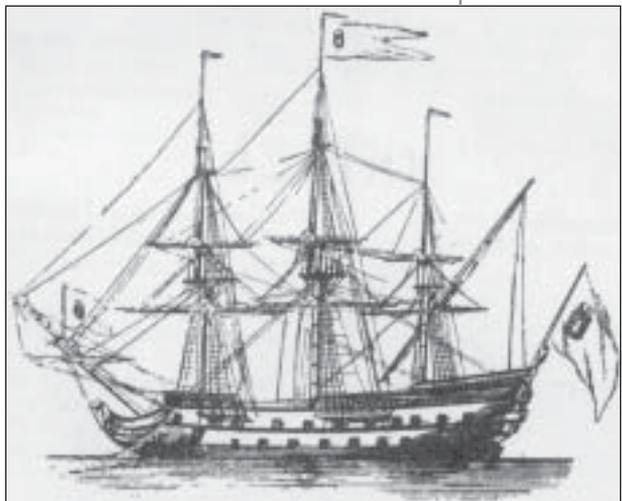


Distintivo Naval nº 2



Distintivo Naval nº 6

Nau Santo Antônio. Nessa reprodução de um documento da época de 1775, é possível observar o embandeiramento da embarcação de acordo com as regras dos Regimentos de Sinais de Portugal. Fonte: Caravelas, naus e galés de Portugal, p.63



“O distintivo nacional dos navios tanto da marinha de guerra como da marinha mercante portuguesa é a bandeira portuguesa içada a ré no lugar geralmente adotado.”

(Art. nº 12 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866)

“A flamula é distintivo especial dos navios do estado; como tal nunca será içada nos navios da marinha mercante, exceto quando estes estiverem empregados no serviço do governo, e forem comandados por oficiais da armada.” (Art. nº 13 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866).

“O estandarte real designa a presença, a bordo, do rei, rainha ou regente.”

(Art. nº 14 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866).

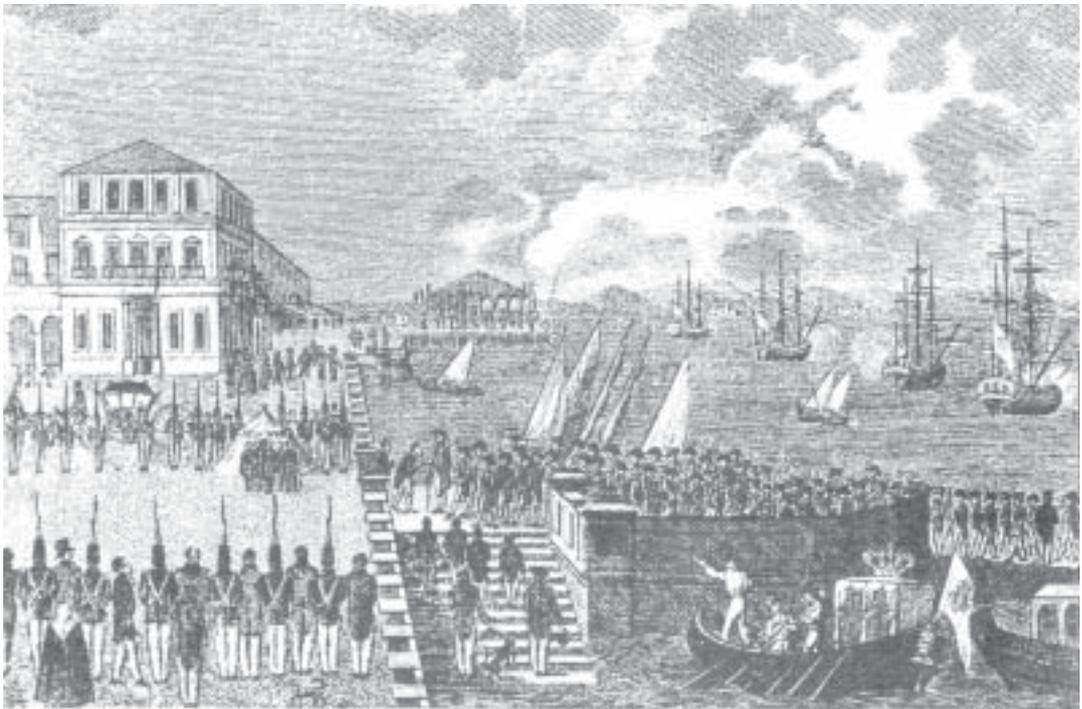
“Nos portos estrangeiros todos os escaleres e demais embarcações menores de qualquer navio de guer-

ra içarão a bandeira nacional à popa, e a flamula à proa.” (Caput do Art. nº 16 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866).

“Conduzindo autoridade a que corresponda distintivo especial, este será içado em lugar da flamula, isto tanto nos portos nacionais como nos estrangeiros.” (Parágrafo 2º do Art. nº 16 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866).

“Quando o rei, rainha ou regente passar pelo mar à vista dos navios da esquadra, em todos eles subirão as guarnições às vergas, embandeirarão nos topes, e salvarão com vinte e um tiros, apenas se distinguir o estandarte real. Ao passar proximo de cada navio, a guarda formara na tolda, tocando a marcha as cornetas ou tambores, e dando a guarnição sete vivas.”

(Caput do Art. nº 18 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866).



▲
A gravura acima é de autoria de Constantino Fontes e ilustra a chegada de D. João VI em Lisboa no dia 4 de julho de 1821. Em primeiro plano observa-se a galeota real com o brasão em sua popa e o estandarte real no mastro. Os navios, já com as velas ferradas, executam a salva durante o desembarque de D. João VI. O quadro reflete o clima de tensão que Lisboa se encontrava por ocasião do regresso do rei. A ausência da guarnição nas vergas, poucas embarcações na água, e a falta do tradicional embandeiramento nos topes constrói o clima pesado

Fonte: História de Portugal - o Liberalismo, p.62

“Se o rei, rainha ou regente subir a algum dos navios, o comandante irá recebe-lo ao ultimo patim da escada, içando-se o estandarte real no tope grande; e ao retirar-se arriar-se-a o estandarte real; as cornetas ou tambores tocarão a marcha; as guarnições repetirão os sete vivas, dando todos os navios uma segunda salva de vinte e um tiros.”

(Parágrafo 1º do Art. nº 18 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866).

“Enquanto o rei, rainha ou regente estiver a bordo de qualquer navio, este não correspondera a salva alguma.”

(Parágrafo 4º do Art. nº 18 da Ordenança Geral da Armada portuguesa de 1866)

A importância do conhecimento dessas informações se remete à necessidade de se analisar, a título de complemento, a elaboração de outros quadros que retratem momentos que abordem as mesmas tradições marítimas de interesse para essa pesquisa. Talvez o que desperte mais interesse seja o quadro *“Chegada da Família Real de Portugal”*, pintado pelo artista inglês Geoff William Hunt em 1999 por encomenda particular do Dr. Kenneth H. Light. A obra, óleo sobre tela, 609 x 914 milímetros, já esteve em exposição no Museu Histórico Nacional e no Museu Imperial do Brasil. A necessidade de um conhecimento detalhado somado a um vazio de informações disponíveis provocaram, durante 18 meses, um estudo minucioso sobre o momento, tendo o artista refletido ainda sobre a força e direção do vento, a luminosidade e o estado do mar, como também o comportamento das pessoas durante a chegada da Família Real.



Neste quadro é possível observar em primeiro plano a Nau Príncipe Real, na qual vieram a Rainha D. Maria I, o Príncipe Regente D. João e os seus dois filhos, os infantes D. Pedro e D. Miguel. O artista escolheu retratar o momento do fundeio, ocasião que se observaria as manobras com a carangueja e o colhimento das velas. O embandeiramento nos topes apresenta uma fidelidade histórica, o estandarte real foi retratado no tope do mastro grande e a bandeira portuguesa no mastro da popa. Foi retratada a Nau britânica Marlborough, à esquerda, disparando uma salva e a guarnição colocada nas vergas. A Nau Afonso de Albuquerque, primeiro plano à direita, tinha transportado a Princesa Carlota Joaquina, o artista ilustrou-a preparando-se para entrar no vento e fundear. Observa-se a bandeira portuguesa no tope do mastro grande. Também à direita, observa-se o Forte de Villegagnon executando a salva. Com relação às pequenas embarcações que se aproximam da Nau D. João VI, é possível especular que o artista foi extremamente discreto ao retratar esse aspecto, comparando com outras pinturas. Em outras obras é possível observar pessoas se equilibrando em qualquer coisa que pudesse boiar a fim de conseguir o privilégio da visão da realeza. Fonte: Arquivo do SDM

FONTES

DOCUMENTAIS

Gazeta do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro n. 34, abr. 1821.

REGIMENTO Provisional para o Serviço e Disciplina das Esquadras e Navios da Armada Real, de 20 de junho de 1796.s.n.t.

REGIMENTO de Sinais: instruções para os Comandantes. Lisboa: Impressão Régia, 1819. T.1.

BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Luis Mendonça de. Uma descrição oitocentista do aparelho de vela de uma nau. *Navigator*. Rio de Janeiro, n. 9, p 3-32, jun. 1974.

BOITEUX, Alexandre Lucas. *A Marinha de Guerra Brasileira nos Reinados de D. João VI e D. Pedro I*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1913.

CARAVELAS, *naus e galés de Portugal*. Porto: Livraria Lello, [19 - ?]. 64p.

GUEDES, Max Justo. *As primitivas comunicações navais*. *Navigator*. Rio de Janeiro, n.18, p 55-78, jan.1982.

LIMA, Oliveira. *D. João VI no Brasil*. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996.

LE GRAS, Alexandre. *Album des Pavillon, Guidons, Fammes de toutes les puissances maritimes*. Paris: Chromolith, 1858.

MATTOSO, José. *História de Portugal - o Liberalismo*. V.5. Lisboa: Editorial Estampa, 1983.

MORAES, Alexandre José de Mello. *História do Brasil-Reino e do Brasil-Império*. Rio de Janeiro: Tipografia de Pinheiro, 1871.

RIBEIRO, Clovis. *Brasões e Bandeiras do Brasil*. São Paulo: São Paulo Editora, 1933.

SARAIVA, José Hermano. *História de Portugal*. V.6. Lisboa: Publicações Alfa, 1982.