

A VIAGEM DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA AO BRASIL - 1807-08

Parte 1

KENNETH H. LIGHT

Tradução de: EDUARDO ITALO PESCE
Professor

SUMÁRIO

Introdução
Antecedentes
A Grã-Bretanha precavém-se
A organização de um esquadrão
O deslocamento do esquadrão
O esquadrão ao largo do Tejo
Novas ordens do Almirantado
As conversações ao largo do Tejo

PARTE II
A partida
Etc: etc: etc.

INTRODUÇÃO

O próximo ano marcará o 194^o aniversário daquilo que se tornou uma viagem histórica: a jornada empreendida rumo ao Brasil pela Família Real portuguesa, a maioria de sua corte e grande número de

cidadãos, num total de cerca de 15 mil homens, mulheres e crianças.

A primeira avaliação deste evento, pelos historiadores, foi negativa: "...Tudo o mais era vergonha calada, passiva inépcia, confessada fraqueza. O príncipe decidira que o embarque se fizesse de noite, por ter

a consciência da vergonha de sua fuga...”, escreveu Oliveira Martins.¹

Mais recentemente, tem ficado cada vez mais claro que a ação de Dom João, considerada por monarcas portugueses anteriores como estratégia alternativa desde quando o Brasil foi descoberto, foi de fato uma jogada brilhante. Dos quatro países envolvidos, Portugal, Brasil, Grã-Bretanha e França, apenas o último lamentaria o evento.

Ao contrário de outros países invadidos por Bonaparte, a própria essência da nação portuguesa, sua Família Real e corte, sobreviveu incólume, manteve seu reino e até mesmo prosperou em sua rica colônia. A presença da monarquia no Brasil acelerou seu desenvolvimento; uma vez criado o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, em 1815, a independência tornou-se inevitável.

A longa e duradoura relação de amizade com a Grã-Bretanha, que datava do século XIV, em acréscimo à Convenção recentemente acertada, iria conceder à Grã-Bretanha uma base firme e sem obstruções no continente; aqui começava a luta que iria derrotar Napoleão em terra, embora levasse vários anos. Vários historiadores registram que Bonaparte no exílio disse que a sua queda começou quando ele invadiu Portugal e tentou terminar com a dinastia de Bragança.

A jornada empreendida pela Família Real portuguesa tem sido, assim, descrita de modo fragmentário pelos historiadores;

principalmente, acredito, devido à falta de documentos originais, sobre os quais os eventos do dia-a-dia pudessem ser construídos e descritos. A inevitável desorganização quando os navios chegaram² e o clima tropical, um dos piores inimigos do papel, não devem ter ajudado em sua preservação.

Os navios britânicos bloqueando o Tejo e aqueles destacados para escoltar a Esquadra portuguesa para o Brasil estavam em serviço normal, para um navio de guerra daquela época. Diários separados eram mantidos pelo capitão, pelo mestre de navegação (arrais) e pelo oficial de quarto. No retorno à base, talvez após anos de ausência no mar, os diários eram enviados ao Almirantado. Os mesmos são importantes registros de viagens, servindo para auditorias, evidências para conselhos de guerra e outras finalidades; os originais são mantidos na Repartição de Arquivos Públicos na Inglaterra.³

O trabalho recentemente realizado, no sentido de tornar legíveis os diários “descobertos” destes navios, assim como os relatórios dos comandantes,⁴ permitiu-nos desenvolver uma narrativa precisa do que estava acontecendo dia a dia, até mesmo hora a hora. A narrativa é, entretanto, do ponto de vista restrito daquele navio em particular. A fim de alargar este ponto de vista, vários diários, registrando o mesmo evento, foram tomados como complementares um ao outro; descrições contidas em

1 MARTINS, Oliveira. *História de Portugal*. Lisboa, 20ª ed 1991, p. 395. A primeira edição foi publicada em 1879.

2 A cidade do Rio de Janeiro, com uma população de 60 mil pessoas em 1808, cresceria 25% da noite para o dia!

3 Cópias destes diários e relatórios foram depositadas, pelo autor, no Departamento de Documentação do Museu Imperial de Petrópolis.

4 LIGHT, Kenneth H. *The Migration of the Royal Family of Portugal to Brazil 1807/08*. Log Books of H.M. Ships before the Tagus in November 1807 and those that took part in the Voyage to Brazil, together with Reports and Letters from Captain James Walker of HMS Bedford, who escorted the Queen and the Prince Regent to Bahia, and Commodore Graham Moore of HMS Marlborough, who escorted the Portuguese Fleet to Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1995.

cartas e relatórios também foram levadas em conta. Mesmo assim, os mesmos são inevitavelmente orientados para eventos intimamente associados aos navios britânicos. São, porém, as principais fontes de informações detalhadas sobre a jornada que sobreviveram.

Devido à falta de espaço, os eventos que levaram à decisão de deixar Portugal, a invasão e a ocupação por tropas francesas e os desdobramentos com a chegada ao

Brasil foram reduzidos ao mínimo. De qualquer modo, muitos historiadores competentes descreveram e comentaram, em grande detalhe, os eventos ocorridos em terra. O objetivo deste artigo é concentrar-se no esquadrão britânico ao largo da foz do Tejo e na viagem ao Brasil, isto é, nos eventos que tiveram lugar no mar.

ANTECEDENTES

Olhando para trás, 1805 pode muito bem ter sido o ano em que esta história começou. Porque até então o sucesso de Bonaparte em dominar a Europa continental fora tanto, que lhe havia sobrado apenas um inimigo sério, o qual ele não podia nem enfrentar e derrotar no campo de batalha, nem levar à mesa de conferência e intimidar até a submissão: a Grã-Bretanha.

Tornou-se claro, para ele, que tinha de invadir a ilha e, com forças superiores em número e experiência, destruir o inimigo. Com tal finalidade, tinha reunido, no litoral norte da França, uma flotilha de 2 mil embarcações, para transportar seu exército de 150 mil homens através do Canal da Mancha, com apenas 30 milhas marítimas de largura.⁵

Também era claro para ele que, a fim de atravessar este canal, mesmo sendo tão estreito, ele tinha de estar em completo controle dos mares. As

embarcações a serem utilizadas, a flotilha, eram indefesas; alvos fáceis para qualquer navio de guerra. Embora os franceses pudessem contar com a Marinha espanhola como aliada, tinham experimentado consideráveis dificuldades em fazer com que as duas marinhas se unissem e tomassem a iniciativa como uma força combatente. A Grã-Bretanha, por outro lado, estava ansiosa por uma confrontação;

a mesma estava confiante de suas habilidades no mar, e gostaria de remover a ameaça de invasão de uma vez por todas.

A oportunidade veio a 22 de outubro de 1805, em **Trafalgar** (próximo a Cádiz, no sul da Espanha), quando a Esquadra combinada franco-espanhola de 33 navios de linha enfrentou os 27 navios da Grã-Bretanha. Os navios franceses e espanhóis que não foram destruídos, em número de

Para invadir a Grã-Bretanha, Napoleão tinha reunido, no litoral norte da França, uma flotilha de duas mil embarcações, para transportar seu Exército de 150 mil homens através do Canal da Mancha, com apenas 30 milhas marítimas de largura

⁵ SCHOM, Alan. *Trafalgar: Countdown to Battle*. London, 1990, p. 169. Um século e meio depois, Hitler encontrou-se numa posição idêntica, porém necessitando dominar o ar, em lugar do mar.

dez, buscaram refúgio em Cádiz, aí permanecendo por vários anos, enquanto o porto estava sob bloqueio.

Após esta derrota, Bonaparte desenvolveu táticas diferentes. Percebeu que a Grã-Bretanha tinha de comerciar com outras nações e com suas colônias, a fim de preservar a saúde econômica, e poder, com isso, manter sua Marinha. Até mesmo para evitar sérios problemas, pois não produzia alimentos suficientes para suas necessidades. Baseado neste julgamento, ele decidiu fechar todos os portos do continente ao comércio britânico: o **Sistema Continental**.

Até 1807, ele tinha, em seguida à capitulação da Dinamarca,⁶ obtido adesão quase total a esta política. Apenas Portugal, procurando alongar as negociações e pagando um alto preço para ser deixado em paz, permanecia fora do Sistema. Bonaparte, cansado de esperar pela aquiescência de Portugal em ingressar no Sistema, começou a agir.

Um acordo secreto assinado em **Tilsit**, em julho daquele ano com o Czar, abriu o caminho para invadir Portugal. A **12 de agosto de 1807**, uma nota combinada dos repre-

sentantes francês e espanhol⁷ foi recebida pelo governo português, exigindo que todos os portos fossem fechados aos navios de guerra e mercantes britânicos, e que até 1º de setembro deveria ser declarada guerra à Grã-Bretanha. E mais: que as forças militares e navais existentes deveriam unir-se às da França e da Espanha, e que os súditos britânicos deveriam ser aprisionados e suas propriedades confiscadas, em pagamento pelos danos que inevitavelmente resultariam da retaliação da Grã-Bretanha.⁸

Portugal recusou-se a concordar com estas condições, mas, ao mesmo tempo, temia a reputação do Exército francês e, quase tanto quanto aquela, a nova filosofia introduzida pela Revolução. Como nenhuma resposta direta à nota foi enviada, no final de setembro os representantes francês e espanhol solicitaram seus passaportes e deixaram Portugal.⁹

Portugal, durante outubro e no início de novembro, ainda acreditava que seria possível aplacar Napoleão cumprindo algumas de suas exigências, embora a guerra tivesse sido formalmente declarada pela França a **22 de outubro**.¹⁰

Também era claro para ele que, a fim de atravessar este canal, mesmo sendo tão estreito, ele tinha de estar em completo controle dos mares

6 Com a recusa da Esquadra dinamarquesa à rendição, o Almirante inglês Gambier, em comando de um esquadrão, bombardeou a cidade de Copenhague e capturou ou destruiu todos os navios aí fundeados. Este ato foi posteriormente utilizado como "ameaça velada" do que poderia também acontecer a Portugal.

7 M. François Maximilien Gérard, conde de Rayneval, e D. Manuel José Antônio Hilário, 2º conde de Campo Alegre.

8 MARTINS FILHO, Enéas, *O Conselho de Estado Português e a Transmigração da Família Real em 1807*, p. 5. Rio de Janeiro, 1968.

9 MANCHESTER, Alan K. "Transferência da Corte Portuguesa para o Rio de Janeiro". Trad. A. J. Lacombe, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, vol. 277, p. 7. Rio de Janeiro, 1968.

10 PEREIRA, Angelo, *D. João VI, Príncipe e Rei: A Retirada da Família Real para o Brasil, 1807*. Lisboa, 1953, p. 162. Carta de M. Champagny a Fernando José Antonio Alvarez (diplomata português deixado como encarregado da embaixada em Paris).

"Fontainebleau, 22 Octobre 1807

"Monsieur: La Légation Française n'est plus à Lisbonne. Le Régent Votre Souverain a mieux aimé la laisser partir que d'adhérer aux justes propositions que lui faisait l'Empereur e Roi. Ainsi il a rompu toutes ses relations avec l'Empereur, et les liens de Paix qui l'unissoient à la France: ainsi il se met en guerre avec l'Empereur. Sa Majesté n'a pu voir qu'avec regret cette détermination qu'elle a cherché à prévenir; mais elle n'est point accoutumée à se laisser braver impunément. Le Portugal veut la guerre: Le Portugal aura la guerre. L'Empereur la lui déclare dans ce moment, et m'ordonne de vous faire connaître que son intention est que vous et toute la Légation Portugaise, quittiez Paris dans le vingt quatre heures, et la France dans les quinze jours, qui suivront la date de la Lettre et des Passeports que j'ai l'honneur de vous adresser.

Champagny"

M. Le Chevalier Alvares.

A 1º de novembro de 1807, o embaixador português na Espanha¹¹ escreveu que ele havia recebido a notícia de que a Espanha tinha igualmente declarado guerra.¹²

O país ainda não havia tomado conhecimento de que um **tratado secreto** havia sido assinado em Fontenaibleau, a 27 de

outubro,¹³ pelo General Duroc em nome da França e por Dom José Isquierdo em nome da Espanha, concordando em remover a dinastia Bragança do trono e dividir Portugal em três reinos separados. Isto foi tornado público quando tal notícia foi publicada no jornal oficial, *Le Moniteur*, a 11 de novembro.¹⁴

A GRÃ-BRETANHA PRECAVEM-SE

Este foi o primeiro erro sério cometido por Bonaparte; ele avaliou incorretamente o tempo que seu Exército levaria para alcançar Lisboa. Um exemplar do jornal, enviado por Dom Domingos de Souza Coutinho¹⁵, o embaixador português na corte inglesa, chegou às mãos do Príncipe Regente a tempo¹⁶ e foi decisivo para formar sua opinião de que tinha chegado o momento de empreender a jornada.

O jornal deve ter vindo com despachos para Lord Strangford¹⁷ trazidos pela *Confiance*, que zarpu de Plymouth a 15 de novembro, chegando no dia 22, que incluíam uma carta de Dom Domingos de Souza Coutinho para o Príncipe, a qual o remetente lhe pede "...para transmitir em segurança...". Lord Strangford, todavia, abriu-a e escreveu: "...pensei ser meu dever tomar conhecimento de seu conteúdo; e parece-me ser calculada de modo a exercer tão forte influência sobre a mente de S.A.R. que estou muito desejoso de poder

11 D. Ayres José Maria de Saldanha Coutinho Mattos e Noronha (1784-1864), 2º Conde de Ega.

12 MARTINS. *Conselho de Estado*. opus. cit., p. 68

13 ROSSI, Camilo Luís de (Secretário do Núncio, Mons. Lourenço Caleppi). Memória sobre a Evasão do Núncio Apostólico, Monsenhor Caleppi, da Corte de Lisboa para o Rio de Janeiro (1808). Trad. Dr. Avelar Figueira de Mello. *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. LXI, Rio de Janeiro, 1939, p. 16.

14 PEREIRA. D. João VI, Príncipe e Rei. Opus. cit., pp. 173-174.

15 D. Domingos Antônio de Souza Coutinho, (1760-1833), 1º Conde e 1º Marquês do Funchal.

16 PEREIRA. D. João VI, Príncipe e Rei. Opus cit., p. 173. Afirma que o jornal, enviado pelo embaixador português, levou quatro dias para chegar de Londres.

17 Percy Clinton Sidney Smythe (1780-1855), 6º Visconde de Strangford e Barão de Panhurst (1825). Na época em que ocorreram estes eventos ele não tinha mais de 27 anos de idade.

entregá-la a ele, tão rapidamente quanto possível...".¹⁸ A *Confiance*, único navio autorizado a cruzar a barra do Tejo, teria levado a bordo a correspondência na **manhã do dia 24**.

Apesar do fato de que os embaixadores tinham solicitado e recebido seus passaportes, uma declaração informal de guerra, Portugal sentia que, se quisesse continuar com sua política de manter a paz com a França, teria que tomar algumas das medidas contra a Grã-Bretanha que eram exigidas. Em linha com esta política, a 20 de outubro emitiu um decreto fechando todos os seus portos a navios britânicos;¹⁹ porém, não antes de ordenar o reforço do litoral e do porto de Lisboa, em preparação contra um possível ataque por forças britânicas.²⁰ Além disso, os cidadãos britânicos seriam aprisionados e suas propriedades seqüestradas.²¹

Enquanto estes desdobramentos estavam ocorrendo, duas importantes medidas foram tomadas por D. João. Em primeiro lugar, ele instruiu o embaixador português em Londres a discutir e acordar uma convenção com a Grã-Bretanha, à qual seria a base de seu relacionamento bilateral no futuro imediato; em segundo lugar, foi desenvolvida a idéia de enviar o herdeiro, o Infante d. Pedro, ao Brasil, o que requeria,

na prática, a prontificação de certo número de navios de guerra para a jornada. Isto significava que a decisão posterior, de a Família Real empreender a viagem, poderia ser implementada sem aviso antecipado.

Enquanto isso, na Grã-Bretanha, a assinatura da **Convenção a 22 de outubro**²² levou o Gabinete a concentrar-se nos principais objetivos que, esperava-se, poderiam ser atingidos dentro do quadro da situação que piorava rapidamente e no contexto das relações políticas e comerciais de longa data com Portugal.

Em primeiro lugar, e acima de tudo, de modo algum a Esquadra portuguesa devia cair em mãos da França. Embora não fosse grande, em comparação com as da Grã-Bretanha, França ou Espanha, ainda assim era substancial: oito navios de linha-de-batalha (naus), quatro fragatas e uma dúzia de corvetas, bergantins e escunas;²³ um útil acréscimo à Esquadra inimiga. Os oficiais portugueses eram um recurso adicional, o que era do interesse da Grã-Bretanha, pois, durante o meio século anterior, um grande contingente de oficiais britânicos havia sido recrutado para o serviço da Marinha portuguesa.²⁴ Como resultado, as duas Marinhas tinham uma certa uniformidade de treinamento, disciplina e arte marinha. Em troca do salvo condu-

18 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. (63/56 (01), London.

19 MARTINS FILHO. *Conselho de Estado*. Opus. cit. p. 48.

20 PEREIRA. *D. João VI, Príncipe e Rei*. Opus cit., p. 169. Carta datada de 8 de outubro, de D. Antônio de Araújo de Azevedo (1754-1817), Ministro do Exterior (mais tarde Conde da Barca), a D. Lourenço de Lima (1767-1839), (mais tarde Conde de Maфра), o embaixador português na França.

21 A aplicação deste decreto, até 29 de novembro, foi tímida; a 21 de novembro o cônsul-geral foi autorizado a partir com várias famílias inglesas.

22 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. 94/163 (01). O Príncipe Regente ratificou a Convenção no Palácio de Nossa Senhora da Ajuda a 8 de novembro de 1808; S.M. Jorge III, vendo que as objeções haviam sido removidas pela conduta do Príncipe Regente, a 4 de janeiro deu ordens para que se procedesse com a sua imediata ratificação.

23 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. (1/19 (18).

24 ESPARTEIRO. Antonio Marques. *Três Séculos no Mar (1640-1910)*. Lisboa, 1948. O autor cita 35 oficiais servindo na Marinha portuguesa durante as duas décadas anteriores a 1807. Vários deles, como Philip Hancorn, Thomas Stone e Donald Campbell, atingindo o posto de almirante.

to da Família Real para o Brasil e da defesa da nação recém-formada contra um ataque pelo mar, Portugal concordou em abrir pelo menos um de seus portos, possivelmente o de Santa Catarina, à Grã-Bretanha. Esta mudança de política não foi difícil de racionalizar.²⁵ De fato, com a monarquia firmemente estabelecida no Brasil, e Portugal ocupado pela França, com quem iria o Brasil comerciar, senão com a Grã-Bretanha e outras nações amigas ou neutras?

Portugal, a partir de uma posição de barganha inferior, estava lutando por sua própria sobrevivência como nação. Pelos termos da Convenção, em troca da proteção durante a jornada para o Brasil e, posteriormente, enquanto seu governo lá permanecesse, Portugal tinha de entregar à Grã-Bretanha em consignação, até que a paz fosse restabelecida, quaisquer navios que, por qualquer razão, não pudessem embarcar na viagem, ou, caso a viagem não ocorresse, suas frotas de guerra e mercante. Também a Ilha da Madeira seria entregue até a paz ser restaurada; a ilha era um importante ponto de escala, tanto para estacionar tropas que iriam lutar no continente quanto como base de suprimentos e porto de aguada na rota para a América do Sul ou a África. Foi estipulado ainda que a Grã-

Bretanha, com o vácuo deixado em Portugal pela ausência da monarquia, não reconheceria no futuro quaisquer outros príncipes como tendo direito àquela coroa. Dom João temia a imposição de parentes de Bonaparte, como tinha ocorrido em outros lugares; nisto ele estava certo, como o **Tratado de Fontainebleau**,²⁶ assinado logo após esta Convenção, iria mostrar.

O tempo estava-se esgotando, tanto para Portugal como para a Grã-Bretanha, se ambos deviam tomar medidas para evitar que a Esquadra portuguesa caísse em mãos da França. A Convenção, que estabelecia que a Grã-Bretanha devia fornecer navios e forças, foi o instrumento que lançou o honorável George Canning,²⁷ no Ministério do Exterior, e os Lordes do Almirantado em plena atividade.

Organizar um esquadrão sem aviso antecipado era uma tarefa monumental. Navios tinham de ser escolhidos e prontificados para o mar, talvez para passar vários meses sem entrar em nenhum porto e vários anos sem retornar à Grã-Bretanha

A organização de um

esquadrão

Organizar um esquadrão sem aviso antecipado era uma tarefa monumental. Navios tinham de ser escolhidos e prontificados para o mar, talvez para passar vários meses sem entrar em nenhum porto e vários anos sem retornar à Grã-Bretanha. O comandante escolhido para liderar esta missão foi o Contra-Almirante

25 CALMON, Pedro. A Abertura dos Portos. In *História Naval Brasileira* vol. 2, tomo II, parte II. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1979, p. 337.

26 Fontainebleau, 27 de outubro de 1807. Assinado pelo General Miguel Duroc em nome da França, e por d. Eugénio Isquierdo de Ribeira e Lezaun em nome da Espanha. Ratificado por Napoleão a 29 de outubro de 1807.

27 Sir George Canning (1770-1827).

Sir William Sidney Smith,²⁸ recém-retornado de uma ação bem-sucedida contra um esquadrão turco.

As ordens do Conselho do Almirantado para Sir Sidney Smith eram concisas e claras. Tomar sob seu comando os navios britânicos *London*, *Elizabeth*, *Marlborough*, *Monarch* e *Bedford*, e a Fragata *Solebay*; partir sem demora para o mar e permanecer ao largo da foz do Tejo até novas ordens. Lá chegando, estabelecer comunicações com Lord Strangford (embaixador interino junto à corte de Portugal) ou, em sua ausência, com o Tenente-General Sir John Moore, com quem deveria manter a mais estreita cooperação.²⁹

Os navios, fundeados em Cawsand Bay, Plymouth, estavam sendo prontificados para o mar. O movimento no porto era intenso, com o vai-e-vem de barcas e a chegada de outros vasos de guerra; os navios *Foudroyant* e *Plantagenet*, que deveriam unir-se ao esquadrão mais tarde, entraram no porto no dia 8; do mesmo modo, a Fragata *Solebay* fundeou no dia 9. O *London* registrou haver recebido 2.727 libras de carne de boi fresca, parte dela destinada ao esquadrão bloqueando Ferrol, com o qual se encontrariam durante a viagem. No preparo para zarpar, a armação tinha que ser tesada; isto envolvia endireitar os vários mastros e antenas, verificar se todos os cabos estavam em posição e

se todas as velas, inclusive sobressalentes e lonas, estavam a bordo.

O *Hibernia*,³⁰ que seria o navio capitânia, estava nas proximidades, em Torbay e, a 7 de novembro, fez-se ao mar para unir-se ao esquadrão em Cawsand Bay.³¹ A julgar pela força e direção do vento, era improvável que chegasse antes do esquadrão zarpar; prevendo isso, o *Marlborough* embarcou provisões destinadas ao mesmo. Às 10h30min da manhã do mesmo dia, tendo recebido suas ordens, Sir Sidney Smith e seu estado-maior embarcaram no *London*, seu navio capitânia temporário. O Capitão Thomas Western disparou a salva regulamentar de 13 tiros de canhão, em continência ao Almirante Bertie Young,³² o comandante-em-chefe da base de Plymouth; o mesmo número de tiros respondeu à salva de terra.³³ O pavilhão azul de contra-almirante foi içado no terceiro mastro, ou mastro da mezena. Os observadores a bordo dos navios próximos não tinham dúvidas sobre o que estava acontecendo; suas únicas dúvidas eram a respeito de seu destino, o qual, por razões de segurança, só seria revelado a seus comandantes, quando estivessem a caminho no mar.

O esquadrão estava agora em perfeito estado de prontidão, mas o vento de sudoeste com mar grosso ao largo³⁴ tornou a saída do porto impraticável, assim infor-

28 Sir William Sidney Smith (1764-1840), contra-almirante de pavilhão azul. Um "personagem maior do que a vida", ingressou na Marinha aos 13 anos e aos 18 foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra. Herói nacional após a defesa de Acre durante 63 dias.

29 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (02).

30 Capitão-de-Mar-e-Guerra John Conn (1764-1810). Em Trafalgar, ele tinha capturado o *Nepomuceno*, abalroando-o.

31 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (02).

32 Almirante Sir William Young (1751-1821).

33 A salva reconhecia formalmente que o comando do navio estava sendo transferido de um almirante para outro.

34 À distância, porém dentro do limite de observação (no original, *in the offing*).

mou Sir Sidney Smith³⁵ ao Secretário do Almirantado, o honorável William Wellesley-Pole.³⁶ O mesmo vento impediu que o *Hibernia* se juntasse a eles em Cawsand Bay.

O deslocamento do esquadrão

No dia 8, o vento, ainda soprando do sudoeste, refrescou e transformou-se numa tormenta com grandes vagas. Os navios permaneciam fundeados com seu ferro maior, o ferro de serviço ou de amura (uma das duas âncoras idênticas da proa), e com bastante amarra; o *Marlborough* largou 900 pés, a fim de compensar a tensão; a maioria dos navios largou um segundo ferro, por medida de segurança. Os mastaréis de joanetes e de gáveas e suas vergas foram abatidos, a fim de reduzir a resistência à forte ventania, e as vergas remanescentes apontadas ao vento. Sob tais condições, não havia nada que pudesse ser feito; até mesmo ordens do Almirantado não podiam ser obedecidas.

No dia 11 de novembro, o vento começou a amainar e mudar de direção, passando a soprar do nordeste; os mastros e vergas foram novamente erguidos em posição. Às 2h da tarde Sir Sidney Smith retornou a seu navio capitânia; este suspendeu, recolhendo um de seus ferros e virando ao cabrestante a amarra do segundo, o ferro de serviço. O *Marlborough* recebeu um práctico a bordo, e os vários navios do esquadrão começaram a levantar ferro, prontos para partir. Foi a viagem inicial do *Marlborough*, pois este havia sido lançado ao mar havia apenas alguns meses, a 22 de junho.

Ao final da tarde do dia 11, o esquadrão estava a vela. Após montarem Penlee Point, o práctico foi dispensado. Enquanto a noite caía, o Eddystone foi passado, com seu farol brilhando a cinco ou seis milhas marítimas de distância. O vento, embora borrascoso, voltou à força de tempestade; o esquadrão aproou ao sudoeste sob velas baixas, com gáveas rizadas, distanciando-se da terra.

Antes da meia-noite, as avarias da tempestade, parte integrante da vida de bordo e, em geral, reparadas rapidamente pelos carpinteiros e outros tripulantes especialistas, começou a cobrar o seu preço; o *London* perdeu no mar seu pau-de-cutelo. Sir Sidney Smith teria que pressionar muito, após o atraso de dois dias, para chegar ao Tejo.

O dia seguinte encontrou o esquadrão ainda se deslocando rapidamente; ao meio-dia, quando a observação diária foi feita, 127 léguas haviam sido percorridas desde a partida de Cawsand Bay, no final da tarde anterior. Se o vento permanecesse firme e não mudasse de direção, o esquadrão faria uma rápida travessia da Baía de Biscaia.

A vida a bordo entrou na rotina; trabalhar, dormir e comer. **A comida típica,** a bordo, consistia em pão, carne de boi e de porco salgada, ervilhas secas, farinha de aveia, açúcar, manteiga e queijo. Bois de corte, porcos e galinhas eram às vezes mantidos vivos no convés, e consumidos ao longo da viagem. No porto, carne de boi, frutas, verduras e legumes frescos seriam trazidos a bordo diariamente. Suco de lima era servido regularmente, para prevenir o escorbuto. Além de água, cada tripulante tinha direito a uma ração diária de bebida

³⁵ UNITED KINGDOM. Foreign Office, Public Records Office. Admiralty, 1/19 (01).

³⁶ William Wellesley-Pole (1763-1845), Barão de Maryborough em 1821 e 2º conde de Mornington em 1842.

alcoólica; a cerveja, quando disponível, era servida à razão de um galão por homem, ou então um quartilho de vinho ou meio quartilho de rum, diluído em duas partes de água para uma da bebida.

No dia seguinte, dia 13, o vento duro e o tempo borrascoso continuaram sem amainar. Navegando próximos, com os sobrejoanetes e, sempre que as condições de tempo permitissem, com cutelos em ambos os bordos, seus cascos corriam contra os mares turbulentos. Apenas o *Monarch* navegava escoteiro, pois ao amanhecer recebera um sinal para tomar estação destacada a sudoeste, a fim de estender o alcance de visão do esquadrão: nesta direção Sir Sidney esperava avistar o esquadrão de Ferrol ou mesmo a costa.

Os oficiais e guarnições do esquadrão ainda não conheciam oficialmente seu destino. Mas agora, longe de seu porto de partida, o risco de vazamento da informação desaparecera; à tarde o navio-capitânia sinalizou com o nº 151: "abrir carta de prego nº 1".

À primeira luz da aurora do dia 14, o sinal nº 161 foi içado do navio capitânia: "o almirante descobriu terra"; do topo do mastro, o Cabo Belém, um dos muitos cabos da costa noroeste da Espanha, podia ser avistado; a travessia da Baía de Biscaia, famosa pelo seu mau tempo, estava terminada. Às 10h da manhã, após a troca de sinais privativos para identificação mútua, parte do esquadrão bloqueando o porto de Ferrol juntou-se à formatura. O encontro dos dois esquadrões não demorou muito. O *London* recebeu a bordo o Capitão Sir Richard King³⁷, do *Achilles*, para um resumo da situação. Então, após transferir 527 libras de carne, verduras e legumes frescos, trazidos de Plymouth, o esquadrão continuou seu caminho.

37. Sir Richard King (1774-1834).

A borrasca finalmente amainou **no dia 15**, e a brisa fresca permitiu largar mais pano; os rizes foram retirados das velas. Como resultado, as barquinhas do *Elizabeth*, do *Marlborough* e do *Monarch* puderam registrar velocidades de nove a dez nós. A tais velocidades, algum dano era inevitável: o *London* perdeu a bandeira de chamada do topo de seu mastro, o *Marlborough* partiu a verga de gávea e o *Monarch* rasgou uma bujarrona. Enquanto o esquadrão, em duas colunas e mantendo ordem unida, como os sinais nºs 72 e 56 exigiam, varria em descida a costa portuguesa, vários marcos de terra foram avistados, começando pelas elevações do terreno acima do Porto, logo depois do amanhecer. Ao chegar aos Rochedos de Berlenga, próximo à cidade fortificada de Peniche, no fim da tarde, o esquadrão parou e os capitães foram a bordo do *London* para uma reunião com seu comandante. O segundo ponto de reunião foi comunicado a todos os navios.

A necessidade de um **ponto de reunião** era uma medida de precaução, de modo a que se qualquer navio, devido ao tempo ou a qualquer outra razão, perdesse de vista o resto do esquadrão, o mesmo teria uma posição à qual se dirigir. Ocasionalmente um navio poderia ser destacado para desempenhar tarefas especiais, após o que deveria reunir-se ao esquadrão. Como o esquadrão provavelmente ter-se-ia movido adiante, o navio necessitava de um ou mais pontos de reunião, a fim de saber onde encontrá-lo.

O esquadrão ao largo do Tejo

Finalmente o estuário do Tejo tinha sido alcançado. O comandante do esquadrão, Sir Sidney Smith, em seu despacho ao Se-

cretário do Conselho do Almirantado³⁸, explica as dificuldades em executar a parte seguinte das ordens: fazer contato com Lord Strangford, Ministro Interino junto à corte de Portugal.

Enquanto a brisa fresca, algumas vezes atingindo força de tempestade, estivesse soprando da direção geral oeste, era impossível demandar aquela parte da costa de Portugal, inclusive a foz do Tejo, com navios de linha-de-batalha, cuja manobrabilidade, em tais circunstâncias, era limitada. O esquadrão não trazia consigo nenhum navio menor, nem os barcos de pesca de Lisboa, que eventualmente poderiam ser alugados, vinham tão longe.

O Tejo, que corre através de Portugal, nasce na Sierra de Albaracin, além e a leste de Madri. Ao aproximar-se de **Lisboa** corre de nordeste para sudoeste, mas, depois do Forte de Belém, alarga-se e faz uma volta brusca, correndo de leste para oeste, rumo ao Atlântico. Sua embocadura, embora larga, é enganosa na aparência, pois sua maior parte é muito rasa; o canal de água profunda, com, no máximo, oito quartéis de largura, torna impossível a um navio entrar sem ser atingido pelos canhões das fortificações guardando a barra: o Forte da Ilha de Bugio e, no continente, o de São Julião. Após cruzar a barra, o acesso a Lisboa é bem protegido, pelos Fortes de Arreiro, Maias, Gibirita, São Bruno e depois Belém, ao longo da margem do rio. Santo Antonio da Barra, Santa Maria³⁹ e São Braz⁴⁰ completam as fortificações da costa.

Ao amanhecer do dia 16, o *Marlborough* tinha partido em perseguição a uma vela estranha, e agora, às 2h da tarde, após a troca de sinais, o *Hibernia*

identificava-se. Tinha chegado a Cawsand Bay tarde demais para se juntar ao esquadrão de Sir Sidney, mas, sem perda de tempo, tinha-se feito ao mar e agora estava dando o melhor de si para unir-se ao esquadrão. Passar-se-iam mais dois dias, porém, até conseguir fazer isso.

O problema de encontrar um navio pequeno, capaz de navegar próximo à costa e levar uma mensagem a Lord Strangford, foi resolvido na manhã seguinte. Ao amanhecer o navio capitânia sinalizou ao *Bedford* para que investigasse uma vela na quarta de sudoeste. Às 8h o mesmo disparou um tiro para obrigá-la a parar; esta mostrou ser o navio corsário *Active*, um brigue armado que possuía uma carta de curso de Londres. Naquela mesma tarde o *Active* levou o secretário de Sir Sidney até a barra, de onde um barco de pesca levou-o até Lisboa, com uma carta para Lord Strangford, informando-o das ordens recebidas em Plymouth.⁴¹

Os navios corsários eram navios de propriedade de comerciantes, que os armavam e que pagavam pela sua manutenção. Assim que tivessem obtido uma carta de curso dos Lordes do Almirantado, estavam livres para atacar e capturar navios inimigos. Em caso de sucesso, a presa seria vendida e o produto da venda distribuído entre os armadores e a tripulação.

Em Lisboa, naquela noite, Lord Strangford recebeu outra carta, desta vez de Antonio de Araújo de Azevedo, insistindo para que deixasse Lisboa a qualquer custo, "por terra ou por mar". Na opinião de Sir Sidney, a carta era "...uma clara admissão, da parte do Governo português, de abandono da neutralidade...". Lord

38 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (03).

39 Cascais.

40 Cabo Raso.

41 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (03).

Strangford decidiu seguir o conselho de Araújo de Azevedo e, na manhã seguinte, acompanhado por seu pessoal e levando os arquivos da legação, deixou Lisboa pelo mesmo caminho utilizado pelo secretário de Sir Sidney na véspera e, aproximadamente às 5h30min da tarde, foi recebido a bordo do *London*.⁴²

As notícias de Lord Strangford eram, no mínimo, extremamente inquietantes. A 20 de outubro, tinha sido tomada a decisão de embargar os navios de guerra e mercantes britânicos e, a 5 de novembro, tinha sido dada a ordem de deter os súditos britânicos e confiscar suas propriedades. Como resultado, três navios mercantes e um certo número de súditos permaneciam detidos. O Cônsul-Geral britânico, o Sr. Gambier, tinha ficado para trás para pressionar por sua libertação. Além disso, o *Active* tinha sido posicionado na barra do Tejo, a fim de alertar quaisquer navios britânicos que se aproximassem de Lisboa.⁴³

Outra informação inquietante, para a qual instruções precisas eram necessárias, foi a presença no Tejo de um esquadrão russo, chegado entre os dias 8 e 12, com toda intenção de invernar naquele porto, composto por nove navios de linha-de-batalha e duas fragatas. Três navios adicionais, um turco de 80 canhões (sua presa), uma fragata e uma chalupa, eram esperados a qualquer momento, vindos pelo Es-

treito de Gibraltar. Sir Sidney temia que estes navios pudessem unir-se aos de Portugal contra a Grã-Bretanha.⁴⁴

Lord Strangford e Sir Sidney Smith então decidiram que, em vista das evidências inequívocas de hostilidades, um bloqueio devia ser declarado, ainda que imperfeito, como escreveu mais tarde Lord Strangford ao nobre George Canning.⁴⁵ A partir de então, os registros mostram que todas as embarcações avistadas eram interceptadas e impedidas de entrar no Tejo. Navios de países com os quais a Grã-Bretanha estivesse em guerra, inclusive portugueses, seriam apresados.

Na manhã de quarta-feira, dia 25, a

Solebay estava a alguma distância do navio capitânia, de modo que seus sinais tinham que ser retransmitidos pelo *Monarch*. Ela recebeu ordem de dar caça a um lugre, que, tentando escapar, perdeu seu mastro grande por sobre a borda; o mesmo mos-

trou ser espanhol, de Vigo, há oito dias no mar, mas naquele período tinha capturado um brigue inglês de Londres, com destino a Providence. A *Solebay* recebeu a bordo 30 homens do brigue, entre prisioneiros e ingleses. A presa encontrava-se em más condições e em perigo, de modo que, no dia seguinte, o *Hibernia* enviou a bordo o Tenente Killwick com 20 homens para encarregarem-se dela, além de material para realizar reparos: uma vela grande e quatro

Lord Strangford e Sir Sidney Smith então decidiram que, em vista das evidências inequívocas de hostilidades, um bloqueio devia ser declarado

42 Idem, 1/19 (03).

43 UNITED KINGDOM, Foreign Office, Public Records Office, Admiralty, 1/19 (03).

44 Idem.

45 UNITED KINGDOM, Foreign Office, Public Records Office, 63/56 (02).

varas. A presa, um lugre corsário, uniu-se ao esquadrão.

Em Londres, havia sido tomada uma decisão de reforçar o esquadrão. Os navios britânicos *Plantagenet* e *Conqueror*,⁴⁶ e a Chalupa *Confiance*, que tinham deixado Plymouth no dia 15, já estavam demandando o Cabo Finisterre;

o *Foudroyant*, outro navio de linha-de-batalha, tinha levantado ferro e zarpado da Inglaterra naquela manhã. Um navio menor, a Chalupa *Redwing*, atendendo a uma requisição feita por Lord Strangford ao Contra-Almirante Purvis em Gibraltar,⁴⁷ de um transporte para levá-lo e ao Sr. Gambier para a Inglaterra,⁴⁸ estava montando o Cabo de São Vicente ao sul. A Fragata *Solebay*, que havia partido com Sir Sidney, estava agora nas proximidades.

O comandante do esquadrão, Sir Sidney, estava feliz por ver o *Hibernia* se aproximando, pois, como escreveu mais tarde ao Almirantado,⁴⁹ ele temia que os esquadrões inimigos de Rochefort, Ferrol ou Cádiz conseguissem passar através dos bloqueios e, antes que reforços pudessem chegar, fizessem sua aparição. Não seria surpresa para ele se o

esquadrão abrigado em Cádiz salsse, caso os navios de bloqueio se movessem de sua estação para opor-se aos russos, enquanto estes passassem o Estreito de Gibraltar.

O tempo continuava tempestuoso com rabanadas de vento, o que tendia a causar ainda mais avarias do que um vento firme soprando mais forte.

Logo após a meia-noite, o *Elizabeth* foi apanhado por uma repentina rajada, que arrebatou-lhe o mastaréu de gávea, o mastaréu da sobregata, a verga do joanete de proa e o pau-de-cutelo; mais tarde informou que durante a remoção dos destroços foi verificado que o sobrejoanete e os cutelos do joanete grande haviam sido perdidos, assim como boa parte do aparelho restante. Os outros navios não permaneceram ilesos: o *Foudroyant* rasgou sua vela de estai do velacho e o *Bedford* rachou seu mastaréu

Logo após a meia-noite, o *Elizabeth* foi apanhado por uma repentina rajada, que arrebatou-lhe o mastaréu de gávea, o mastaréu da sobregata, a verga do joanete de proa e o pau-de-cutelo; mais tarde informou que durante a remoção dos destroços foi verificado que o sobrejoanete e os cutelos do joanete grande haviam sido perdidos, assim como boa parte do aparelho restante

do velacho.

O *Hibernia* finalmente alcançou o *London*, seu primeiro escaler foi arriado e o Comandante John Conn foi a bordo. De manhã cedo, **no dia seguinte**, o *Hibernia* e o *London* arriaram suas embarcações; os aprestos pertencentes a Sir Sidney e Lord

⁴⁶ Capitão-de-Mar-e-Guerra Israel Pellow, 1758-1832.

⁴⁷ O Contra-Almirante Purvis era o comandante do esquadrão bloqueando Cádiz.

⁴⁸ UNITED KINGDOM. Foreign Office., 63/56 (01).

⁴⁹ UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (03).

Strangford foram transferidos. A 1h da tarde, Sir Sidney deixou o *London* e hasteou seu pavilhão no *Hibernia*; uma hora depois foi seguido por Lord Strangford. Ambos tinham direito a uma salva de 13 tiros, do navio que estavam deixando e do que os estava recebendo.

Ao anoitecer, os navios britânicos, *Plantagenet* e *Conqueror* e a Chalupa *Confiance* tinham varado o estuário do Douro e estavam-se aproximando dos Rochedos de Berlenga, vigiando à procura do esquadrão de Sir Sidney.

A Chalupa *Confiance*, ex-corsário francês *La Confidence* de Bordéus, apresado em 1805, navegava pela proa do *Plantagenet* e do *Conqueror*; de manhã cedo, bordejando ocasionalmente, pois o vento estava soprando do nordeste, abriu caminho rumo ao Tejo. Pela proa, fundeados no rio, relatou ter avistado vários navios de linha-de-batalha arvorando o pavilhão russo. A 1h da tarde, com todo o pano, tentou cruzar a barra, mas foi alvejado pelas baterias portuguesas e imediatamente parou. Sem ser dissuadida, moveu-se para fora de alcance e foi dar caça a dois navios que tinham acabado de sair do Tejo. Um deles mostrou ser veneziano, e o outro um brigue português com o cônsul-geral de S.M., o Sr. Gambier, e várias famílias inglesas a bordo.

O Sr. Gambier, embora não tivesse obtido sucesso em libertar todos os prisioneiros, tinha, após apelar insistentemente, através do Sr. John Bell, pela libertação dos mesmos, decidido partir. Desde o dia 9, o Príncipe Regente havia confirmado a nomeação, por Lord Strangford, de John Bell, para desempenhar as funções de "...agente para prisioneiros de guerra britânicos..."⁵⁰

Novas ordens do Almirantado

Os Lordes Comissários do Almirantado enviaram **novas ordens a Sir Sidney Smith**:⁵¹

"Ao chegar ao Tejo, inquirir junto a Lord Strangford ou, se este já tiver deixado Lisboa, diretamente, se o governo português ratificou a Convenção assinada a 22 de outubro. Se tal ocorreu, declarar-se pronto a cooperar. Se não, ou se tiver sido ratificada mas os preparativos para pôr em prática os termos da Convenção não estiverem aparentes — isto é, medidas sido tomadas para assegurar que as Marinhas de Guerra e Mercante não caíam em mãos da França ou da Espanha, no caso de hostilidades, seja comboiando o Príncipe Regente para o Brasil, seja unindo-se à Esquadra britânica a fim de ser tomados em consignação pela Grã-Bretanha. Se tal for o caso e, a menos que, em seu julgamento, haja razões para não levar as coisas a tal extremo, estabelecer o mais rigoroso bloqueio, tornando claro ao governo português que não tinha autoridade para levantá-lo, sob outras condições que não a rendição dos navios de guerra portugueses e dos navios do Brasil fundeados no Tejo. Diante da recusa desta exigência, apresar, capturar ou destruir qualquer navio português que cruze seu caminho. Caso lhe pareça praticável, com as forças sob seu comando, forçar seu caminho Tejo acima e apresar e capturar todos os navios portugueses, ou destruir os que considerasse impossíveis de remover". Se não fosse aconselhável empreender a operação com as forças sob seu comando, ele deveria, após coletar informes, dar ciência ao Almirantado da quantidade de força que seria necessária para empreender tal ope-

50 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (03).

51 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 4206. Trazidas pela *Confiance*.

ração, com perspectiva de sucesso. Enquanto isso, manter o bloqueio até novas ordens. As instruções de Londres para um bloqueio muito mais rigoroso do que aquele que vinha sendo imposto até agora fo-

ram postas em execução, tanto para o Tejo como para o porto vizinho de Setúbal.⁵²

Sir Sidney Smith, escrevendo ao Secretário do Almirantado, descreve a dificuldade de um bloqueio cerrado desta costa:

"...Sopra tão forte do oeste, no momento, que sou obrigado a fazer força de velas para manter os navios ao largo de terra. Tão logo o tempo fique mais moderado, o bloqueio que instituí, em consequência da carta de Lord Strangford desta data, tornar-se-á mais cerrado, devido aos navios serem capazes de manter-se mais próximos da costa. Mas, para tal fim, estou na mais absoluta falta de mais fragatas, classe a qual pode aventurar-se e permanecer próximo à barra sem ser cometida, como o seriam navios de linha-de-batalha, pela maré de enchente, quando o vento sopra forte a seu favor. No momento, o vento está direto sobre a costa e soprando forte, o mar tão pesado que, se chegasse ao ponto de obrigar-nos a navegar com mais pano, ou se algo material falhasse em qualquer navio, o abatimento seria naturalmente muito maior do que duas quartas da agulha; nesse caso, não preciso dizer que, numa costa tão reta como esta, não haveria como safar-se de terra em ambos os bordos, e tenho razão em estar contente por ter tomado a decisão antecipada de fazer-me ao largo..."⁵³

Ponderando a respeito das ordens recebidas de Whitehall, para atacar e capturar a Esquadra portuguesa, Sir Sidney era de opinião que apenas o esquadrão, não importa quão superior, não poderia incumbir-se da operação com sucesso. O esquadrão poderia percorrer todo o caminho até a cidade, mais ou menos incapacitado, sob considerável fogo cruzado dos fortes na entrada e daqueles ao longo da costa. Uma vez dentro do rio, e ao contrário do *Malmo* em Copenhague, onde uma operação similar havia tido lugar com sucesso alguns meses antes, não havia fundeadouro seguro para fora, com os navios capturados, seria novamente sob fogo pesado.⁵⁴

O emprego, portanto, de uma força terrestre era um requisito essencial.

O relatório detalhado do Sr. Gambier sobre as forças portuguesas tornou claro que um ataque era esperado do mar, e não dos Exércitos francês e espanhol. Uma força de aproximadamente seis mil homens, sob o comando de um tenente-general, tinha recebido ordem de permanecer estacionada na costa ao norte de Lisboa, em Ericeira, Mafra e Peniche. Uma segunda força, de igual valor, ocuparia Almada, Setúbal e Alcácer, ao sul. Esta força ficaria sob o comando do marquês d'Alorno,⁵⁵ embora houvesse dúvida quanto ao seu estado de saúde física e mental. A guarnição de Lisboa estaria sob o comando do General Gomes Freire, um oficial que tinha servido no Exército russo. Batalhões adicionais estavam sendo recrutados no interior.⁵⁶

52 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (06).

53 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (06).

54 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (06).

55 D. Pedro d'Almeida Portugal, 1754-1813, 3º marquês d'Alorno e 6º conde d'Assumar.

56 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (08).

O plano de Sir Sidney era, à chegada da primeira força, desembarcá-la pela tomada de uma posição na costa onde pudesse permanecer em segurança, até ser reforçada pelo restante. Peniche, uma pequena península fortificada ao norte de Lisboa, em frente aos Rochedos de Berlenga, tinha sido escolhido.⁵⁷

Pelas suas cartas, é possível notar que ambos reconheciam a posição difícil em que o Príncipe Regente tinha sido colocado, por circunstâncias inteiramente fora de seu controle. "O medo de um lado e a corrupção de outro pareciam haver pressionado e forçado o Príncipe Regente (muito a contragosto da parte deste) a seguir seu atual rumo fatal de política...", escreveu Sir Sidney.⁵⁸ "...um Soberano desorientado e desafortunado...", escreveu Lord Strangford.⁵⁹

De modos distintos, ambos tentavam forçar a mão do Príncipe, para que este tomasse a difícil decisão

de deixar seu reino, na iminência de uma invasão, a fim de salvar a instituição da monarquia e sua pessoa. Sir Sidney considerava que, como o Gabinete português tinha agido por temor de um ataque terrestre do Exército francês, então a apreensão maior em relação a um ataque do lado oposto poderia ter o efeito de produzir uma decisão e uma conduta em contrário.⁶⁰

Sob esta suposição, escreveu a D. Araújo, confirmando que tinha vindo como amigo, para cooperar na execução dos artigos da Convenção. Mas, descobrindo que a Convenção não tinha sido posta em vi-

gor, e que Lord Strangford tinha sido obrigado a abandonar Lisboa, ele não tivera alternativa senão instituir um rigoroso bloqueio; sem ter autoridade para levantá-lo, exceto em troca da rendição dos navios de guerra portugueses e dos navios do Brasil no momento fundeados no Tejo. Estes navios deviam ser tomados em consignação, até que uma paz definitiva tivesse sido concluída entre a França e a Grã-Bretanha. Ele continuou, declarando que, embora não fosse sua intenção ameaçar, era óbvio que a Esquadra e o Exército britânicos, destinados a agir contra as operações do inimigo, quando e onde este fosse encontrado, não poderiam ter sido reunidos com o objetivo de mera demonstração ou simples bloqueio. Citou o recente exemplo de Copenhague, onde a alternativa oferecida pelo governo britânico não fora aceita, e as cenas de horror resultantes disso. Prosseguiu conclamando o Príncipe Regente a reconsiderar a linha de

"...um Soberano (Príncipe Regente) desorientado e desafortunado..."

Lord Strangford

política que tinha adotado, enquanto ainda havia tempo, e poupar-se do arrependimento agora sentido em Copenhague por não ter a alternativa oferecida sido aceita, visto que o resultado não poderia ser senão similar. Concluiu declarando que Lord Strangford, tendo algumas importantes comunicações a fazer ao Governo português, em consequência de instruções recentes, ofereceu-se para desembarcar sob a proteção de uma bandeira de trégua, e propôs enviar um mensageiro à terra, desde que Sua Excelência (D. Araújo) concordasse que ele seria admitido a uma audiên-

57 UNITED KINGDOM. Foreign Office 63/56 (01).

58 UNITED KINGDOM. Foreign Office, Public Records Office, Admiralty. 1/19 (06).

59 UNITED KINGDOM. Foreign Office. 63/56 (01).

60 UNITED KINGDOM. Foreign Office, Public Records Office, Admiralty. 1/19 (06).

cia imediata com Sua Alteza Real o Príncipe Regente, e lhe seria permitido partir e retornar ao esquadrão.⁶¹

Lord Strangford escreveu que estava convencido de que, se ao menos pudesse encontrar-se com o Príncipe Regente, ele poderia persuadi-lo a seguir o melhor rumo para si e seu país: a transferência de sua família e corte para o Brasil, levando consigo sua frota militar e mercante, ou a transferência da frota para a Grã-Bretanha. Ele tinha vivido em Lisboa tempo suficiente e, por causa de sua posição, mantido contato próximo e relações valiosas com o Príncipe, o qual sempre mostrara ter por ele a maior consideração; tinha até mesmo feito estreita amizade com alguns de seus ministros. Ele conhecia o caráter do Príncipe, suas virtudes e fraquezas, e as pressões às quais este tinha sido submetido. Conhecia as ambições e os interesses de cada ministro; os efeitos da corrupção e da intriga, que muitas vezes afetavam os melhores interesses de Portugal. Devido à estrutura da corte, ele também sabia que o Príncipe Regente tinha de depender, quase que exclusivamente, das informações e, em grande parte, dos conselhos oferecidos por seu Conselho de Estado. Desde sua partida de Lisboa⁶², o aparecimento de duas forças inimigas de Portugal, em suas fronteiras terrestre e marítima, devem ter-lhe dado o poder de empreender ações que, em circunstâncias normais, não seriam possíveis. Ações que, sob condições normais, não

seriam necessariamente aprovadas ou mesmo toleradas pela população geral.⁶³

O esquadrão era agora composto por 11 navios britânicos, dois corsários e uma presa, e embora, durante o dia, navios individuais pudessem ser destacados para dar caça a uma vela não identificada, a ordem ainda prevalecia. Na manhã do dia 23, embora um vento duro estivesse novamente soprando, o *Bedford* relatou ter recebido um sinal para formar na ordem de cruzeiro, em duas colunas; o navio virou por davante e depois em roda, a fim de assumir sua posição.

As conversações ao largo do Tejo

A 24 de novembro, o tempo tinha melhorado. A borrasca dos dias anteriores tinha moderado para uma brisa fresca, e o vento que tinha estado, por vários dias, soprando noroeste a normoroeste, à tarde tinha mudado para sudoeste. A *Confiance*, sob o comando do Capitão James Yeo⁶⁴ e tendo hasteada uma bandeira de paz, seguiu para Lisboa de manhã cedo; o Tenente Smith,⁶⁵ acompanhado por um mensageiro português, levou os despachos de Sir Sidney para D. Araújo e John Bell, assim como a nota oficial do bloqueio. Mais uma vez foi alvo de disparos das baterias guardando a barra, mas por mal-entendido: estas não haviam notado sua bandeira de paz. Sem que tivesse sido danificada, foi então permitido que penetrasse no rio, passando pela Esquadra russa, para fun-

61 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (10).

62 N.R.: A Família Real recolheu-se em Mafra de 23 a 27 de novembro, antes do embarque para o Brasil.

63 UNITED KINGDOM. Foreign Office. 63/56 (01).

64 Sir James Lucas Yeo, 1782-1818.

65 O'NEIL, Lieutenant Count Thomas. *A Concise and Accurate Account of the Proceedings of the Squadron under the Command of Rear Admiral Sir Sidney Smith K.S. &c. in Effecting the Escape of the Royal Family of Portugal to the Brazils, on November 29, 1807; and also the Sufferings of the Royal Fugitives &c. during their Voyage from Lisbon to Rio de Janeiro: with a variety of other Interesting and Authentic Facts.* p. 9. London, 1810.

dear. Às 4h da tarde, suspendeu e moveu-se rio acima, fundeando novamente na altura do Castelo de Belém, em 10 braças; água suficiente, uma vez que seu calado era de pouco mais de duas braças, ou 14 pés. Uma de suas embarcações conduziu a bandeira de paz até a cidade, com o oficial encarregado da correspondência.

A manhã seguinte, quarta-feira, dia 25, começou com leves ventos e tempo nublado; com o passar do dia, o vento mudou, retornando a uma direção mais do oeste e aumentando de intensidade. À noite uma forte borrasca estava soprando, forçando todos os navios a ferrar suas gatas e rizar nos últimos suas gáveas e seus velachos.

A *Confiance*, ainda fundeada, estava agora pronta para retornar ao esquadro. Enquanto estivera no rio, tinha tirado proveito das águas abrigadas, entre as altas margens, para executar várias fainas: limpeza e pintura do navio, impossíveis de realizar em mar aberto. Recebeu

a bordo 5 toneladas de água, a fim de completar sua capacidade de armazenamento de 42 toneladas, e 532 libras de carne bovina fresca.

A *Confiance* passou a manhã à espera de um práctico; a intervalos regulares, disparava um canhão de sinalização. Ao meio-dia, finalmente, um práctico veio a bordo; a *Confiance* suspendeu e moveu-se rio abaixo, numa brisa fresca, ocasionalmente tem-

pestuosa com chuva. Na barra o vento estava variável com tendência a acalmar, tornando o governo da chalupa muito difícil. A *Confiance* foi apanhada num mar grosso de través, que arrebatou o escaler do turco da popa. A fim de recuperar um certo grau de manobrabilidade, largou o ferro de serviço e afastou-se à distância de meio quartel de amarra. O mar de través na barra, porém, era tão forte que não pôde levantar ferro, apesar de todos os seus esforços. Foi forçada a cortar a amarra, e assim perdeu seu ferro de serviço. Partiu no rumo oeste para reunir-se ao esquadro.

O despacho de Sir Sidney para D. Araújo tinha sido recebido por este, e seu conteúdo registrado durante a reunião do Conselho de Estado que teve lugar, na presença do Príncipe Regente, no Palácio de N. S. da Ajuda, a **24 de novembro**.⁶⁶ Foi nesta reunião que foi tomada a decisão de reabrir o porto, a fim de que o esquadro de Sir Sidney pudesse entrar no Tejo.

Agora, em seu regresso, a *Confiance* levava a resposta de D. Araújo.⁶⁷ Tanto Sir Sidney como Lord Strangford, à chegada da mesma, ficaram cientes de que a decisão de empreender a viagem tinha sido tomada; apenas a data permanecia em aberto.

Durante toda a noite, a *Confiance*, tendo-se safado da barra do Tejo, lentamente aproximou-se do esquadro que, ao nascer do dia, encontrava-se para oeste e ao

Tanto Sir Sidney como Lord Strangford, à chegada da *Confiance*, ficaram cientes de que a decisão de a Família Real empreender a viagem tinha sido tomada; apenas a data permanecia em aberto

66 MARTINS, *Conselho de Estado Português*, p. 71, opus. cit.

67 BARROW, John, *The Life and Correspondence of Admiral Sir William Sidney Smith G.C.B.*, vol. II, p. 270, London, 1848.

sul. Agora, todo o pano foi largado, enquanto ela corria para interceptar o navio capitânia *Hibernia*, ansiosa para completar sua missão. Quando aproximou-se, arriou uma de suas embarcações e entregou os despachos que havia trazido de Lisboa. A solicitação para uma entrevista com o Príncipe Regente, com garantias completas de regresso seguro para Lord Strangford, havia sido atendida.

Outro despacho, datado de 25 de novembro, trazido pela *Confiance*, era de John Bell. Ele informava que o navio mercante *Diana*, ao comando de John Tomkin, com cerca de 60 súditos ingleses a bordo, aguar-

dando serem repatriados, ainda estava sendo detido.

A *Confiance* manteve-se próximo, aguardando ordens adicionais, mas não por muito tempo. Ao sinal de "aproxime-se do almirante", esta aproximou-se do navio capitânia: às 2h da tarde Lord Strangford subiu a bordo e, mais uma vez, a mesma seguiu para Lisboa. O tempo borrascoso com chuva ocasional, com o vento soprando do nordeste, favorável para deixar o Tejo mas não para entrar no mesmo, tornaria a jornada longa.

CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO

☐ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<VIAGENS> / A viagem da Família Real para o Brasil /; História do Brasil;

Ensinar é aprender em dobro.

J.S. Rousseau

GRIFF

DELÍCIA

Venha degustar nossa deliciosa
variedade de **pratos quentes,**
grelhados e saladas...

e ainda encomendar **festas,**
ceias, tortas e sobremesas.

tels: 2533-4379 / 2524-6533
2524-6507

Rua Dom Manoel, 18 - Centro
Em frente ao Museu Naval - Pça XV