

O dia em que Portugal fugiu para o Brasil*

*Lilia Moritz Schwarcz***

A madrugada de 25 de novembro de 1807, quando D. João encerrou a sessão do Conselho de Estado, a decisão estava tomada. A Família Real deveria embarcar para o Brasil dali a dois dias, antes que as tropas de Napoleão, que já tinham cruzado as fronteiras lusitanas, alcançassem Lisboa. Chegara enfim a hora de se executar um plano que já era conhecido de cor e de traçar, rapidamente, o procedimento operacional de uma gigantesca tarefa: mudar, da terra para o mar, tudo e todos que significassem a sobrevivência e a sustentação do governo monárquico a ser instalado no Rio de Janeiro.

Fazer as malas, zarpar rumo ao Brasil e lá estabelecer um Império não era uma idéia nova. O traslado da Família Real para essa colônia pairava como uma possibilidade acalentada há tempos e sempre ventilada nos momentos em que a realeza portuguesa sentia-se ameaçada em sua soberania. Já em 1580, quando a Espanha invadiu Portugal, o pretendente ao trono português, o prior do Crato D. Antônio, filho ilegítimo do infante D. Luís, foi aconselhado a embarcar para o Brasil. Também o Padre Vieira apontou o Brasil como refúgio natural para D. João IV – “ali lhe assinaria o lugar para um palácio que gozasse, ao mesmo tempo, as quatro estações do ano, fazendo nele o quinto império [...]”. Em 1738, no reinado de D. João V, o conselho veio de D. Luís da Cunha, que

via na mudança possibilidades de um melhor equilíbrio entre a Metrópole e a Colônia, então abarrotada de ouro. Em 1762, temendo uma invasão franco-espanhola, Pombal, ministro de D. José I, fez com que o rei tomasse “as medidas necessárias para a sua passagem para o Brasil, e defronte do 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 [...]”.

Não é, pois, de estranhar que, no meio da convulsão européia, os políticos que rodeavam o Príncipe D. João trouxessem à tona a velha idéia. Mas o tempo era curto, a viagem longa e cheia de imprevistos. Era a primeira vez que uma casa real cruzava o Atlântico e tentava a sorte afastada do continente europeu. Longe dos tempos dos primeiros descobridores, que atravessaram o oceano para encontrar riqueza e glória em terras americanas, agora era a própria dinastia de Bragança que fugia (na visão de alguns), evitava sua dissolução (na visão de outros), ou empreendia uma política audaciosa, escapando da posição humilhante a que Napoleão tinha relegado as demais monarquias.

O plano era mais complexo do que se podia imaginar. Afinal, seguiriam viagem, acompanhando a Família Real, não apenas alguns poucos funcionários selecionados. Já em relativa prontidão e expectativa, encontravam-se outras inúmeras

* O artigo é transcrição cedida pela Diretoria de Assuntos Culturais (DAC).

** A autora é professora do Departamento de Antropologia da Universidade de São Paulo e autora do livro *A Longa Viagem da Biblioteca dos Reis: do Terremoto de Lisboa à Independência do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, em co-autoria com Paulo César de Azevedo e Angela Marques da Costa, obra da qual foi retirada grande parte deste artigo.

famílias – as dos conselheiros e ministros de Estado, da nobreza, da corte e dos servidores da Casa Real. Não eram, porém, indivíduos isolados que fugiam, carregando os seus objetos pessoais, suas indecisões e receios. Era, sim, a sede do Estado português que mudava temporariamente de endereço, com seu aparelho administrativo e burocrático, seu tesouro, suas repartições, secretarias, tribunais, seus arquivos e funcionários. Seguiam junto com a rainha e o príncipe regente tudo e todos que representassem a monarquia. As personagens, os paramentos necessários para os costumeiros rituais de corte e cerimoniais religiosos, as instituições, o erário... enfim, o arsenal necessário para sustentar e dar continuidade à dinastia e aos negócios do governo de Portugal. Como disse Joaquim José de Azevedo, futuro Visconde do Rio Seco, o que atravessaria os mares era aquela “amplidão que tinha exaurido sete séculos para se organizar em Lisboa”, e todo esse aparato devia tomar o rumo do cais.

No cais de Belém, de um momento a outro, acorreram milhares de pessoas, com suas bagagens e caixotes, isso sem esquecer de toda burocracia do Estado e das riquezas que viajavam com o rei. Não havia tempo a perder, e imediatamente deliberou-se que os ministros de Estado e empregados do Paço viajassem com a Família Real. Outra ordem deixou claro que todos os súditos que pretendessem seguir viagem estavam livres para tanto e, não havendo lugar nas embarcações, poderiam preparar navios particulares e acompanhar a real esquadra.

Já era meia-noite, mas, apesar do horário avançado, Joaquim José de Azevedo foi chamado ao Palácio da Ajuda e nomeado superintendente geral do embarque. Além dele, foram convocados o Marquês de Vagos, chefe da câmara real, e o Conde do Redondo, responsável pela ucharia – setor equivalente à despensa,

onde se abrigavam todos os pertences da casa real, tanto os alimentos como os utensílios domésticos. Já o Almirante Manoel da Cunha Souto Maior, comandante geral da esquadra portuguesa, ficou encarregado de apresentar mapas das disposições dos navios. Em seguida, o superintendente tratou dos procedimentos para o traslado dos tesouros reais do Palácio das Necessidades e o da Igreja Patriarcal. Foi depois para o cais de Belém, onde, munido dos mapas entregues pelo almirante, mandou armar uma barraca “para dali repartir as famílias pelas embarcações, segundo a escala de seus cômodos, assim como para enviar todos os volumes do Tesouro que chegavam. Tal lida continuou até o momento de embarque de D. João”. Havia uma ordem de que ninguém poderia embarcar se não tivesse em mãos uma “guia” fornecida por ele.

Quem também não perdeu tempo foi D. Antonio de Araújo e Azevedo, famoso representante do grupo francês. Naquela mesma madrugada, mandou que seu funcionário, Cristiano Müller, encaixotasse os papéis de Estado que estivessem sob seus cuidados e nesse lote incluiu também sua livraria particular: 34 grandes caixotes foram acomodados na nau *Medusa*. Foram eles que embarcaram no lugar da Real Biblioteca, que ficou esquecida no cais.

A pressa impedia que os procedimentos se dessem de maneira organizada. As autorizações, licenças, nomeações e ordens de embarque vinham de variadas fontes. Bom exemplo é o caso do mestre de equitação do palácio real, Bernardo José Farto Pacheco, que, para poder embarcar, recebeu ordens do estribeiro-mor do intendente das reais cavaliças e ainda do Conde de Belmonte. Bernardo não conseguiu viajar; o comandante da fragata não o aceitou a bordo, pela falta da guia necessária.

A despeito do estado de alerta e do fato de que a frota, ou parte dela, estivesse sendo armada desde fins de agosto, o ambiente era caótico. No começo de novembro, antes da partida da Família Real, um rico mercador de Lisboa escrevia ao sogro que ainda não conseguira passagem porque muitos queriam partir e eram poucos os navios. Porém, desconfiado, parecia decidido a deixar a capital, pois “os preparativos nos navios continuam a toda pressa e tudo indica que se trate de embarque”.

Mesmo assim, nenhum expediente realizado previamente e nem as prontas providências coordenadas por Joaquim José de Azevedo foram suficientes para impedir que o caos se estabelecesse na hora do embarque. Pior é que Lisboa vinha sendo castigada por um forte vento sul; chovia torrencialmente e as ruas e caminhos se transformaram em passarelas de lama, dificultando as idas e vindas até o cais de Belém. E não era tarefa simples reunir, distribuir e embarcar os ilustres viajantes, dividir os marinheiros e oficiais da Marinha e ainda abastecer os porões dos navios com uma quantidade suficiente de víveres e água potável. No registro de uma testemunha, arregimentou-se “muita gente para dar a 17 navios de guerra um bastante número de marujos e finalmente procurou-se pôr neles os mantimentos necessários, que contudo alguns navios não puderam haver como precisavam na confusão causada pela urgência do caso”.

Os casos e incidentes se multiplicavam. Foi durante esses dias de corre-corre, ainda antes do embarque, que o nuncio apostólico de Lisboa, D. Lourenço de Caleppi, compareceu ao Palácio da Ajuda, em visita de solidariedade. Frequentador da Corte, foi convidado por D. João a acompanhá-lo na viagem. Apesar de seus 67 anos, o nuncio aceitou a proposta e, conforme as instruções recebidas, foi imediatamente procurar o Ministro da

Marinha, Visconde de Anadia, que lhe destinou a nau *Martim de Freitas*, ou a *Medusa*, onde, junto com seu secretário, Camilo Luis Rossi, teria lugar garantido. Mas a confusão era tamanha que de nada adiantaram as referências de Caleppi, que não conseguiu lugar em nenhuma das naus que lhe haviam sido reservadas. O Tenente irlandês Thomas O’Neill, que estava em um dos navios da esquadra inglesa, consultou a descrição feita a ele por um oficial a serviço de D. João. Ainda que evidentemente exagerado, o relato não deixa de passar uma idéia do ambiente naqueles dias, quando o “pânico e o desespero tomaram conta da população e muitos homens, mulheres e crianças tentaram embarcar nas galeotas até algum navio”. Foi o irlandês quem registrou que “muitas senhoras de distinção meteram-se na água, na esperança de alcançar algum bote, pagando algumas com a própria vida”.

Agravando ainda mais a situação, famílias de camponeses, assustadas com as notícias de que os franceses estariam se aproximando, haviam abandonado tudo – “o trigo nos celeiros, o milho um nas eiras, outro nas terras, a fruta nas árvores, a uva nas vinhas, os gados dispersos [...] e cheias de aflição se refugiaram na capital, onde se acham receando não terem com que subsistir. Mas neste caso o remédio é recorrer aos amigos; estes são os Santos, e mais que todos o Santo dos Santos, Jesus Cristo. [...]”

Nas praias e cais do Tejo, até Belém, espalhavam-se pacotes, caixas e baús largados na última hora. No meio da bagunça e por descuido, a prataria da Igreja Patriarcal, trazida por 14 carros, foi esquecida na beira do rio e só alguns dias depois voltou para a igreja. Carros de luxo foram deixados, muitos sem terem sido descarregados. Alguns até optaram por largar a mala, embarcando de mãos vazias, apenas com a roupa do corpo.

O Marquês de Vagos percebeu um pouco tarde que as carruagens e arreios da casa real tinham sido esquecidos, e ali mesmo, do convés do navio onde se acomodara e que já partia, teve tempo de expedir um aviso, “em linguagem rude”, para que fretassem um “iate” para transportar todo aquele equipamento para o Brasil.

O tom geral era de nervosismo e destempero. “A desgraça, a desordem e o espanto existiam por toda a parte em Lisboa, quer em terra quer no mar [...]. Copiosas e tristes, algumas lágrimas derramaram-se por esta ocasião, uns choravam a separação de pais, maridos, filhos e mais pessoas queridas, outros a criticar posição da pátria invadida por exército inimigo e ao recordarem-se dos males que iriam sofrer ficando sem protetores e no meio dos terríveis franceses.” De fato, a reação dos lisboetas oscilava do espanto à revolta. Joaquim José de Azevedo, que, como vimos, tinha armado uma barraca no cais para organizar o embarque, assim interpretou o sentimento do povo: “vagando pelas praças e ruas, sem acreditar no que via, desafogava em lágrimas e imprecações a opressão dolorosa que lhe abafava na arca do peito, o coração inchado de suspiros: tudo para ele era horror; tudo mágoa; tudo saudade; e aquele nobre caráter de sofrimento, em que tanto tem realçado acima de outros povos, quase degenerava em desesperação!”

As descrições de época sobre o embarque de D. João são em geral tão dramáticas quanto contraditórias. Numa das versões, ele teria chegado ao cais vestido de mulher; em outra teria partido durante a noite a fim de evitar maior reação popular. Em outra, ainda, teria entrado no porto acompanhado apenas por seu sobrinho e ninguém o aguardava. Dois cabos de polícia que estavam ali por acaso, ajudados por gente do povo e debaixo de forte chuva, colocaram algu-

mas tábuas sobre a lama para que pudessem caminhar até o coche e de lá tirar D. João, que foi acomodado na galeota que o conduziria ao navio *Príncipe Real*, atracado na barra do Tejo. Outros relatos, ainda, insistem na insensatez do embarque, ridicularizando a atitude da família com a única frase lúcida emitida pela rainha, a esta altura, demente: “Não corram tanto ou pensarão que estamos fugindo.” Não é o caso de multiplicar as narrativas desse momento, carregadas de adjetivações e muita imaginação. No entanto, em tempos de rachadura do absolutismo, a representação parecia anunciar o fim de uma era: foi com muita discricção e sem nenhuma pompa que o Príncipe Regente deixou Portugal e embarcou rumo ao Brasil.

Concluídos os trâmites para a partida e com todos a bordo, só faltava o tempo melhorar para que se desse a ordem de zarpar. O dia 29 amanheceu claro e a esquadra saiu do Tejo, alcançando o mar. Nas portas do oceano, os navios ingleses estavam de prontidão. O encontro das frotas foi anunciado, reciprocamente, por uma salva de 21 tiros, como que a selar o pacto pacientemente aguardado pela Grã-Bretanha. Enquanto isso, o Almirante inglês Sidney Smith destacou as quatro naus que acompanhariam a esquadra portuguesa até o Rio de Janeiro. Em seguida, foi a bordo do *Príncipe Real* cumprir o regente e recebeu, do vice-almirante português, a lista das 15 embarcações que compunham a real esquadra: oito naus de linha, quatro fragatas, dois brigues e uma escuna. Este número varia nos registros das testemunhas e também em estudos posteriores, mas a diferença não altera a visão de conjunto. Além da frota real, havia número expressivo de navios mercantes particulares que saíram em seu rastro. Seriam cerca de 30, mas podem ter sido

muito mais. O navio inglês *Hibemia* avistou 56 navios, ao anoitecer do primeiro dia de viagem. O próprio comandante Smith mal fez as contas, o que ele via era “uma multidão de grandes navios mercantes armados”. De toda a forma, a esquadra real compunha uma respeitável unidade de combate. Os oito navios de guerra eram equipados com baterias de canhões que variavam entre 64 e 84 peças, a maioria com calibre 74. As fragatas estavam armadas, cada uma, com 32 ou 44 canhões, os brigues tinham 22 peças cada um e a charrua, que transportava mantimentos, 26 canhões.

A Família Real – D. Maria, o Príncipe Regente e sua mulher, seus oito filhos, a irmã da rainha, a viúva do irmão mais velho de D. João e um sobrinho espanhol de Carlota Joaquina – foi distribuída pelos navios de maior calibre. No *Príncipe Real* estavam a Rainha D. Maria, com 73 anos; o Príncipe Regente D. João, com seus 40 anos; o Príncipe da Beira, infante D. Pedro, de 9 anos; seu irmão infante D. Miguel, com 5 anos, e o sobrinho D. Pedro Carlos. No *Afonso de Albuquerque* iam a princesa, mulher do regente, dona Carlota Joaquina, 32 anos, com suas filhas: a Princesa da Beira Maria Teresa, 14 anos, e as infantas Maria Isabel, Maria de Assunção e Alma de Jesus Maria, de 10, 2 e 1 ano, respectivamente. No *Rainha de Portugal* viajavam a viúva do irmão mais velho do regente, dona Maria Benedita, com 61 anos; a irmã da rainha, dona Maria Ana, de 71; e ainda as outras filhas de D. João e Carlota Joaquina, as infantas Maria Francisca de Assis e Isabel Maria, de 7 e 6 anos.

Há muitas dúvidas sobre o número de embarcados. O secretário do Bispo Caleppi, que a tudo assistiu de perto, avaliou que 10 mil pessoas faziam parte da esquadra real. Já Pereira da Silva

incluiu em seus cálculos os muitos negociantes e proprietários que haviam fretado navios para seguir a esquadra e não demonstrou dúvidas: “cerca de 15 mil pessoas, de todos os sexos e idades, abandonaram neste dia as terras de Portugal.” Uma minuciosa listagem relaciona, nominalmente, cerca de 536 passageiros – nobres, ministros de estado, conselheiros e oficiais maiores e menores, médicos, padres, desembargadores. Isso sem contar os termos imprecisos que surgiam ao lado do nome dos passageiros, tais como: “Visconde de Barbacena com sua família”; “o Conde de Belmonte, sua mulher e o conde seu filho com criados e criadas”; “José Egídio Alves de Almeida com sua mulher e família”; “e mais 60 pessoas, entre homens e mulheres, sem contar as famílias que os acompanhavam” ou mesmo o indefinido “e outros”. Para se ter uma idéia, junto com o Duque de Cadaval embarcaram a mulher francesa, quatro filhos, um irmão, e mais 11 criados, incluindo um “homem pardo criado para varrer” e algumas famílias aditadas à mesma casa. O Marquês de Belas levou um séquito de 24 pessoas. O mesmo documento listou os oficiais da casa real, que não eram poucos. Apenas a ucharia empregava 23 “moços”, sendo que cada um deles vinha acompanhado de sua família, o mesmo se dando com os 14 moços da cozinha real. Um outro documento, redigido no calor da hora, pretendia registrar todos os passageiros, mas depois de relacionar alguns dos mais conhecidos nomes da nobreza, a escrita foi encerrada bruscamente com uma informação taxativa: “E mais 5.000 pessoas”.

Se levarmos em conta a população dos navios mercantes, a figura será ainda outra, pois o número de marinheiros e oficiais era elevado. Uma série de manuscritos existentes na Biblioteca Nacional revela que ao atingir o litoral brasileiro, em janeiro de 1808, alguns dos capitães elaboraram

uma listagem informando ao Conde dos Arcos, vice-rei do Brasil, a situação de suas guarnições. O comandante do *Martins Freitas*, além de fazer um mapa minucioso da tripulação, relatou que também estavam a bordo as famílias pertencentes aos oficiais da guarnição e parte da família do Duque de Cadaval. O fato é que cada navio carregava uma pequena multidão. A acreditar-se que parte significativa dos oficiais e de suas famílias teria permanecido na colônia, não estranharia chegar-se a mais de 10 mil emigrados. A cifra, porém, continua e continuará controversa.

De toda maneira, o número de embarcados era bem elevado e, com certeza, superior às primeiras estimativas e provisões. Esse era o drama da nau *Minerva*, que não havia sido preparada com antecedência e apresentou problemas na hora do embarque. Conta o capitão que, até o dia 26 de novembro, esta fragata esteve “de banda por não ser possível aprontar-se”. Apesar de só ter a bordo “algum biscoito e aguada” e das “tristes circunstâncias em que se achava o Real Arsenal da Marinha, pela confusão e falta de expediente nas diferentes repartições”, o capitão não perdeu tempo para atender ao Príncipe e partir no dia 29. Quando atracou na Bahia, em 10 de janeiro de 1808, a *Minerva* estava a zero.

A viagem não seria fácil, ainda que não se tenha notícia de acidentes graves ou algum óbito. Famílias desmembradas e alojadas em diferentes navios, bagagens desviadas ou largadas no cais, racionamento de comida e água, excesso de passageiros e falta de higiene – que obrigou as mulheres a cortar os cabelos para evitar a ação dos piolhos – foram alguns dos problemas decorrentes da emergência do embarque. E pela frente, cerca de dois meses de viagem. Para complicar,

uma tormenta se armou logo no início da jornada, e outra, em meados de dezembro, lá pela altura da Ilha da Madeira, provocando a dispersão de alguns navios e uma mudança de planos: apesar de parte da frota já ter tomado a direção do Rio de Janeiro, o *Príncipe Real* e as embarcações que o acompanhavam alteraram o rumo, em direção à Bahia.

Excluindo esses momentos mais inseguros, a viagem correu tranqüila, no que diz respeito aos humores da natureza e à estrutura das embarcações, que, apesar das avarias, alcançaram seu objetivo. O cronista Luiz Edmundo descreve os transtornos que se deram pelo excesso de passageiros: “muitos sem cama onde dormir, cadeira, banco para sentar, deitando-se ao relento, sobre as tábuas nuas dos conveses, sem prato certo onde comer, disputando em sórdidas gamelas, nas cozinhas, o alimento frugal”. E a travessia arrastava-se monótona. Além de acompanhar a evolução dos veleiros da frota, cantava-se ao som da viola ao poente e, nas noites de luar, jogava-se cartas: o faraó, o espenifre, o pacau e o chincalhão.

Depois de 54 dias no mar, em 22 de janeiro de 1808, o *Príncipe Real* atracou em Salvador – onde se quedaria por um mês, seguindo depois para o Rio de Janeiro. Atrás dele e aos poucos, foram chegando os outros navios. A situação era inesperada, assim como imprevisível era a novidade de uma corte migrada e aportada em sua colônia. Mas a história não é mesmo um exercício do certo. Ainda em alto-mar, D. João recebeu um belo presente do governador de Pernambuco: o brigue *Três Corações* foi ao seu encontro, carregado de mantimentos e muitas frutas tropicais. Entre cajus e pitangas, a colônia americana abria as portas para um evento inusitado: receber o seu príncipe português. ☉