



# O IMPERADOR E O "FAROL DA INDEPEN

CMG (RM1) Alberto Piovesana Júnior

No dia 2 de dezembro de 1883, domingo, o Vapor Transporte *Purus*, navio novo, construído para o Brasil oito anos antes na Inglaterra, sob projeto do Primeiro-Tenente Engenheiro Naval brasileiro Napoleão A. Level, e utilizado na manutenção dos faróis que iluminavam a costa do Império, manobrou lentamente demandando a Barra da Baía da Guanabara, levado pela sua máquina a vapor de 250 HP. Ia a bordo o Imperador do Brasil, Dom Pedro II.

No Farol da Ilha Rasa Sua Majestade presidiria cerimônia em que, pela primeira vez, seria acesa a recém-

*"Le phare de Rio-Janeiro", (1836-1839).*



Acervo:  
Biblioteca  
Nacional  
Digital

instalada fonte luminosa alimentada por energia elétrica. Rasa seria o primeiro farol da América do Sul alimentado por essa fonte de energia.

O "Pharol da Raza" era, então, o mais proeminentemente do País, era o Farol da Capital do Império, o primeiro a ter sido inaugurado após o sete de setembro de 1822, "O Farol do Império" ou, quem sabe seja mais apropriado chamá-lo: "O Farol da Independência".

Mesmo antes de sua inauguração, a sólida e conspícua estrutura de sua imponente torre, já quase concluída, testemunhou a seu largo, na tarde do dia 1 de abril de 1823, desembarcar da *Nau Pedro I* para a *Galeota Imperial*, o casal real, Dom Pedro I e Dona Leopoldina, conforme relata Maria Graham em seu

***Vapor Transporte Purus e o Vapor Transporte Madeira, ambos da mesma classe (Fragmento).  
Aquarela do Contra-Almirante Trajano Augusto  
de Carvalho – 1940.***



**O Farol  
da Ilha Rasa  
atualmente**



Até onde se pôde encontrar registro, a fonte luminosa do “Pharol da Ilha Raza” era até então alimentada com óleo de colza (aliás, uma fonte de energia ecológica). O Capitão de Fragata Pedro Benjamin de Cerqueira Lima, segundo Diretor da recém-criada “Directoria de Pharóes”, relata em 1880 que “O aparelho de luz deste farol já se acha muito usado, e conviria ser substituído por um outro na altura da importância comercial que já atingiu o porto do Rio de Janeiro, para cuja entrada é ele o mais seguro guia; sendo que desde 1874 se pede a substituição do aludido aparelho, e acredito que seria bem aceita a proposta para colocação de um aparelho

# INDEPENDÊNCIA

Diário de uma Viagem ao Brasil: “Soube depois que o Imperador e a Imperatriz estavam a bordo e que o acompanharam (Almirante Cochrane) fora da baía até o farol ...”.

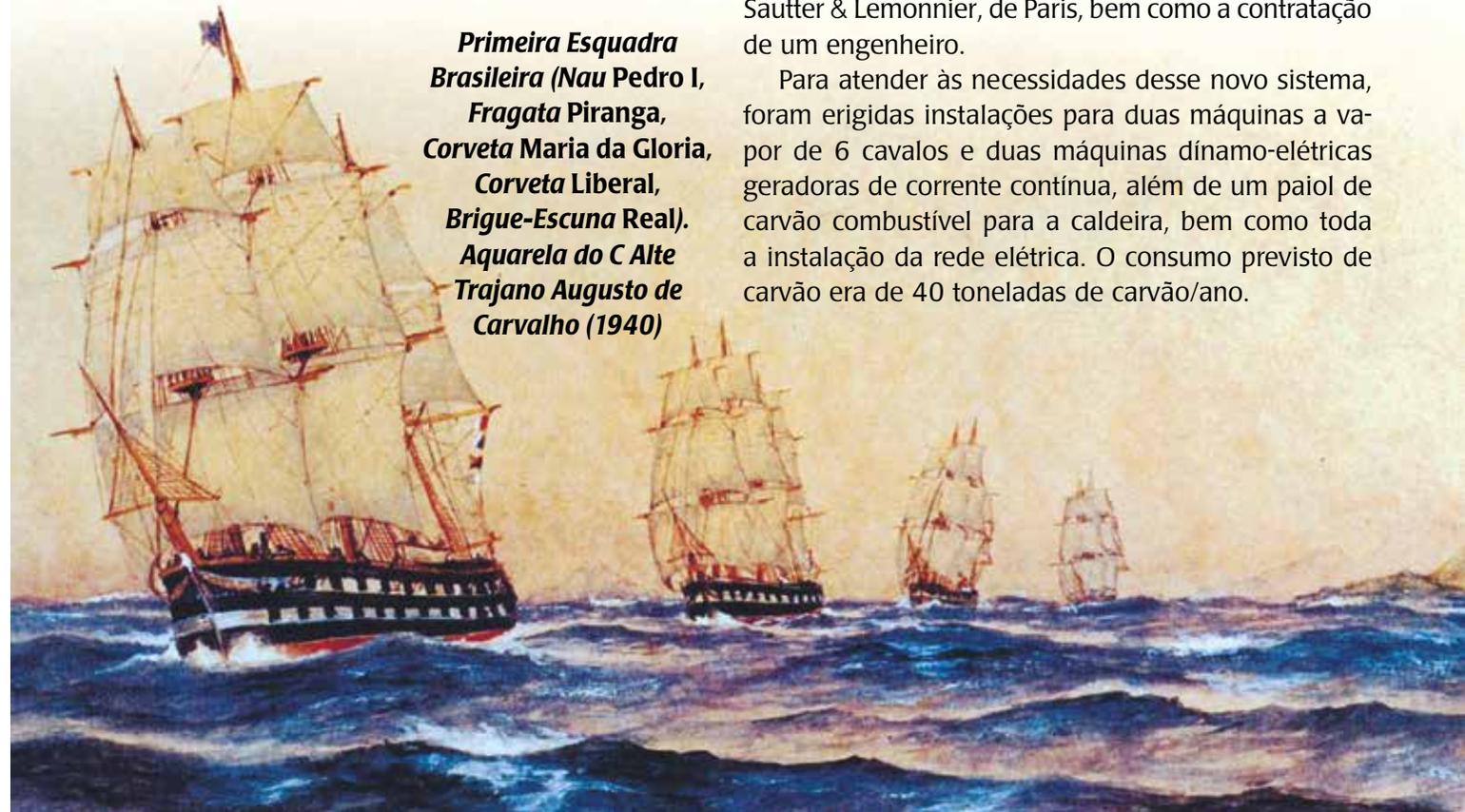
O Imperador e a Imperatriz acompanharam a partida da Esquadra sob o comando do Almirante Thomas Cochrane em demanda da Bahia para impor àquele foco de resistência militar portuguesa, a independência do Brasil, “pela espada” como se fazia necessário.

**Primeira Esquadra  
Brasileira (Nau Pedro I,  
Fragata Piranga,  
Corveta Maria da Gloria,  
Corveta Liberal,  
Brigue-Escuna Real).  
Aquarela do C Alte  
Trajano Augusto de  
Carvalho (1940)**

elétrico em substituição do catóptrico ali existente. Com a aquisição do novo aparelho, máquinas e dínamo-elétricas, seus acessórios e respectivo assentamento há necessidade de uma despesa de noventa a cem contos (90:000\$ a 100:000\$) que amplamente ficaria justificada, incluídos nessa quantia os salários durante um ano do pessoal que teria de ser contratado no estrangeiro”.

O Ministro da Marinha autorizou a compra do novo aparelho em 1881, encomendado à Maison Lepaute e Sautter & Lemonnier, de Paris, bem como a contratação de um engenheiro.

Para atender às necessidades desse novo sistema, foram erigidas instalações para duas máquinas a vapor de 6 cavalos e duas máquinas dínamo-elétricas geradoras de corrente contínua, além de um paiol de carvão combustível para a caldeira, bem como toda a instalação da rede elétrica. O consumo previsto de carvão era de 40 toneladas de carvão/ano.



A Corveta *Trajano* também foi designada para acompanhar esse feito notável para a época, tendo suspenso no princípio da tarde do dia 2, às 14h10, demandando as proximidades da Ilha Rasa para assistir ao acendimento do Farol, devendo em seguida demandar o Cabo Frio a fim de confirmar o alcance previsto de 21 Milhas Náuticas (MN) do Rasa e medir a distância que medeia o alcance dos dois Faróis. Segundo o relatório do Capitão-Tenente Rodrigo José da Rocha, a luz branca do Farol da Rasa “alagou” na distância de 31,5 MN, cerca de 10MN além do calculado previamente, e o seu clarão foi visto até 35 MN. Ao chegar a 19MN do Cabo Frio, a luz do Farol lá instalado no Focinho do Cabo “boiou”, com o que restou, das 63 MN que separam os dois faróis, 9 MN de trecho da costa às escuras.

A característica do Farol da Rasa, dois lampejos brancos e um encarnado de igual duração foi mantida, e ainda é a mesma nos dias de hoje.

Apesar da transparência atmosférica favorável, pelo que se pode deduzir da experiência da Corveta *Trajano*, em face das condições adversas do mar, Pedro II não pôde desembarcar na Ilha Rasa, permanecendo ao largo, a bordo do *Purus*, para assistir ao acendimento do Farol, que ocorreu às 18h28, 9 minutos após o pôr do sol.

Pouco depois de meia noite, o Imperador regressou à Guanabara, tendo assumido o compromisso de retornar à Ilha em companhia do Chefe de Esquadra Silveira da Motta para inspecionar minuciosamente o novo sistema de fonte de energia e de luz elétrica instalado, desta feita, no entanto, a bordo de novo bote salva-vidas recém adquirido na Europa.

Apesar dessa importante e ambiciosa conquista, “em vista de ser de grande dispêndio”, conforme diz o Ministro da Marinha em seu Relatório Anual de 1910, a fonte de energia elétrica do Farol da Ilha Rasa foi substituída novamente, o que efetivamente deve ter ocorrido no ano anterior, quando a lente Fresnel de 2ª Ordem foi trocada por uma lente Fresnel Meso-radiante, a qual está, até hoje, lá instalada e operando. Então passou-se a utilizar como fonte de energia o “vapor de petróleo” sob pressão (querosene).

Possivelmente em 1949, com a instalação de um Rádio Farol, o Rasa voltou a ter a energia elétrica como fonte de energia.

Antes disso, em 1910, havia sido inaugurada no Farol, sob a orientação do então Capitão de Fragata Tácito de Moraes Rego, uma Estação Rádio-Telegráfica do Sistema Marconi.

De 1913 a meados da década de 60, o Rasa também dispôs de uma Buzina de Cerração a ar comprimido.

Atualmente, o Farol também está dotado de modernos equipamentos de Auxílios à Navegação, tais como DGPS – *Differential Global Positioning System* e AIS – *Automatic Identification System*.

Arrisco supor que o nosso entusiasta e diligente Imperador, Pedro II, teria sentido genuíno prazer em inspecionar cada uma dessas inovações instaladas em “seu” vetusto “Farol da Independência”, convicto de que estariam contribuindo para o desenvolvimento do seu amado País, empolgado pelo orgulho patriótico que animava o seu espírito de brasileiro. ■

## Referências:

CARVALHO, Trajano Augusto de. *Nossa Marinha – Seus Feitos e Glórias (1822-1940)*. Rio de Janeiro, Spala Editora, 185p, 1986.

DANTAS, Ney. *História da Sinalização Náutica Brasileira e Breves Memórias*. Rio de Janeiro, FEMAR, 837p, 2.000.

GAZETA DE NOTÍCIAS do dia 4 de dezembro de 1883. Arquivo Digital da Biblioteca Nacional. Página da Internet consultada em 29 de novembro de 2020.

[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730\\_02&pesq=pharol+ilha+imperador&pasta=ano%201888&pagfis=6218](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_02&pesq=pharol+ilha+imperador&pasta=ano%201888&pagfis=6218).

GAZETA DE NOTÍCIAS do dia 5 de dezembro de 1883. Arquivo Digital da Biblioteca Nacional. Página da Internet consultada em 29 de novembro de 2020.

[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730\\_02&pesq=pharol+ilha+imperador&pasta=ano%201888&pagfis=6225](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_02&pesq=pharol+ilha+imperador&pasta=ano%201888&pagfis=6225).

GRAHAM, Maria. *Diário de uma Viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823*. (tradução e notas de Américo Jacobina Lacombe). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.

JORNAL DO COMÉRCIO de 2 de dezembro de 1883. Arquivo Digital da Biblioteca Nacional. Página da Internet consultada em 29 de novembro de 2020.

[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568\\_07&Pesq=pharol+ilha+imperador&pagfis=9303](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568_07&Pesq=pharol+ilha+imperador&pagfis=9303)

JORNAL DO COMÉRCIO de 2 de dezembro de 1883. Arquivo Digital da Biblioteca Nacional. Página da Internet consultada em 29 de novembro de 2020.

[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568\\_07&pesq=pharol+ilha+imperador&pasta=ano%201888&pagfis=9317](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568_07&pesq=pharol+ilha+imperador&pasta=ano%201888&pagfis=9317).

JORNAL DO COMÉRCIO de 2 de dezembro de 1883. Arquivo Digital da Biblioteca Nacional. Página da Internet consultada em 29 de novembro de 2020.

[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568\\_07&pesq=pharol+ilha+imperador&pasta=ano%201888&pagfis=9323](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568_07&pesq=pharol+ilha+imperador&pasta=ano%201888&pagfis=9323).