

≈

Um Caíque chamado
“Bom Sucesso”

≈

José da Marta

Índice

≈

Nota de Abertura	9
A partida da Corte para o Brasil	19
Os acontecimentos de Junho de 1808 no lugar de Olhão	23
Os relatos da viagem ao Brasil	35
O percurso do Caíque “Bom Successo”	63
Conclusão	121
Anexos	125
Bibliografia e Fontes	131

Nota de Abertura



Apesar do muito que se escreveu acerca da viagem do caíque “*Bom Successo*” ao Brasil em 1808, o mais importante ficou por relatar acerca desta notável embarcação e da sua grandiosa odisséia. Ao longo dos anos, gerou-se à volta desta história, um folclore em tons de tragédia grega com um final feliz, mas efectivamente, os dados apontam numa direcção completamente distinta. Muitos têm sido os artigos publicados ou até mesmo alguns opúsculos, que ao longo dos anos, têm abordado este tema de forma muito superficial, nunca apontando baterias ao que realmente se passou. Sempre assente em textos de autores *positivistas*, o que conhecemos da viagem de “*O Novo Argonauta*”, assim apelidado por José Agostinho de Macedo, remete-nos para uma narrativa incorrecta, incompleta, inverossímil e fantasiosa. No que diz respeito às fontes de pesquisa referidas, mantem-se a versão anterior que refere a antecessora, e essa, por sua vez, refere a que a precedeu, e assim sucessivamente, conferindo muitas vezes estatuto de “*verdade histórica rigorosa*” a uma mera suposição, ou até mesmo fabricação do autor do texto referenciado como sendo uma fonte fidedigna e os dados apontados como fonte sólida e credível.

As fontes apresentadas por anteriores trabalhos, creio que nunca tenham sido devidamente verificadas e conferidas, confrontando-as com relatos de outros textos da época, assumiu-se simplesmente que seriam suficientemente sólidas para que se utilizassem como fidedignas, ou então, este seria procedimento mais comum, dada a insuficiência de dados mais substanciais à época.

O retorno às fontes que deram origem a toda a narrativa da viagem do caíque "*Bom Sucesso*" para o Rio de Janeiro, permitiram-me, uma vez identificadas, que pudesse de facto efectuar uma leitura com um olhar diferente. Um olhar crítico, isento de preconceitos ou *patriotismos exacerbados*, próprios das diversas épocas em que a história foi contada e repetida. A partir do exagero dos relatos do padre José Agostinho de Macedo, bastante comum no género literário da época, com as suas comparações e exultações, com inúmeras referências aos navegadores da antiguidade clássica, comparações com os grandes navegadores do período áureo das descobertas, foram vários os autores que, de uma ou de outra forma, se perderam em relatos posteriores e não contextualizaram a obra e o espírito com que a mesma terá sido redigida.

Tudo isto ajudou a engrossar o caldo de uma história que sofreu demasiadas adaptações conforme a época em que era contada, nunca olhando para a questão prática do que teria sido uma viagem com a envergadura da que foi levada a cabo pelos pescadores olhanenses em 1808. A logística necessária para empreender uma tão longa e tão perigosa jornada através do Oceano Atlântico, para uma viagem preparada em tão curto espaço de tempo. As necessidades individuais de cada um dos tripulantes, os seus medos e os seus anseios, as condições de vida a bordo, o armazenamento e transporte de víveres em condições para a viagem que tinham pela

frente. E por fim, o que aconteceu ao caíque “*Bom Sucesso*” depois de ter chegado ao Rio de Janeiro. Sabemos de fonte segura que a embarcação não regressou a Portugal, o que lhe aconteceu?

Este trabalho, pretende apurar de facto, o que aconteceu ao caíque “*Bom Sucesso*” após a sua chegada ao Rio de Janeiro. Ficou efectivamente para *admiração geral* em exposição no Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro?... - conforme descrito por Batista Lopes e outros autores que lhe seguiram, sendo repetido mais tarde já nas primeiras décadas do século XX?... - embora sem qualquer confirmação factual, ou teria servido outros interesses? No decorrer desta nossa investigação foram vários os becos sem saída com que nos deparámos, no entanto, acreditamos ter acrescentado novas linhas à História do caíque chamado “*Bom Sucesso*”, que saiu do humilde lugar de Olhão em Julho de 1808 com a intenção de levar ao Príncipe Regente a boa nova que o exército de Napoleão havia sido expulso do Algarve e que era seguro o seu regresso a Portugal. Pretende igualmente reconhecer a participação esquecida de alguns dos intervenientes, assim como desmistificar certos aspectos da viagem e por último perceber, o que se passou de facto com o caíque.

As primeiras duas partes deste trabalho são estruturantes no que diz respeito à história de Olhão, sendo do conhecimento geral de todos os que, de alguma forma, já se cruzaram com a narrativa da partida da corôa portuguesa para o Brasil fugindo ao jugo de Napoleão e a revolta dos moradores do lugar de Olhão, das suas lutas contra o invasor francês, até à sua expulsão do Reino dos Algarves. As razões da partida da corôa portuguesa e as peripécias da viagem da frota lusitana sob a escolta de uma armada inglesa comanda pelo Almirante Smith, preenchem o primeiro capítulo, tentando sempre honrar o rigor histórico no que diz respeito aos locais, datas e per-

sonagens, esta não pretende ser uma descrição muito extensa dos acontecimentos. No segundo capítulo, estão plasmados de forma resumida os acontecimentos que colocaram o pequeno lugar de Olhão no mapa da História das Guerras Peninsulares. A partir dos relatos de João da Rosa, da ficção dramatúrgica de Luis de Sequeira Oliva, Ataíde de Oliveira, Alberto Iria, Antero Nobre e todos os outros autores que escreveram sobre este acontecimento, encontramos no terceiro capítulo o desmontar de todo o novelo de patriotismo gerado à volta da viagem e do seu principal protagonista, o piloto do caíque "*Bom Sucesso*", Manuel de Oliveira Nobre, que no meu entender, fez cair sobre si todo o foco do sucesso da viagem com a clara intenção de tirar maior proveito pessoal junto da corôa portuguesa.

Por fim, o relato do percurso do caíque "*Bom Sucesso*", nas suas diversas deslocações ao longo da costa do Brasil, os serviços efectuados, os mestres que o governaram, as mercadorias que transportou, justamente até à última informação registada que se consegue encontrar nos milhares de páginas consultadas na imprensa brasileira da época. Pelo meio, toda a agitação da guerra contra as Províncias Unidas do Rio da Prata e o corso contra as embarcações do Império do Brasil.

Curiosamente, deixo de propósito o nome do caíque entre aspas uma vez que o próprio Ataíde de Oliveira nos diz na página 87 da sua "*Monografia do Concelho de Olhão da Restauração*", publicada em 1906, um facto que passo a transcrever abaixo:

“Difficil nos tem sido apurar o nome do cahique — nova nau Argos — em que os patriotas, filhos de Olhão, foram levar a D. João VI a noticia agradavel da expulsão dos francezes do solo querido da patria, como os nomes de todos os seus tripulantes. Os nossos historiadores limitaram-se em assumpto de tamanha importância a consignar sómente os nomes do dono e mestre do cahique e do seu piloto, á semelhança do que costumam fazer, mencionando apenas os nomes dos generaes nas grandes batalhas, ocultando os nomes dos soldados que nellas entraram. Parece-nos que a façanha era digna de menção gloriosa de todos os que nella colaboraram e que não era de mais registrar o nome do cahique, por assim dizer, arquivado no Brasil como um monumento glorioso de amor pátrio. Não se fez disso caso algum, naturalmente convencidos de que façanhas d’esta natureza não eram raras num povo, como o de Olhão, em que ordinariamente se estão a praticar proezas continuas nas luctas com o mar ; o que facilmente se observa nos registos piedosos, collocados, á entrada do templo de N. Senhora da Soledade, em que este bom povo atribue a victoria não á força, á energia, á audacia dos seus ânimos varonis, mas á entercessão da doce Mãe das Misericórdias e dos Naufragos.”

Apesar da importância do seu relato, José Agostinho de Macedo, não refere o nome do caíque que transportou os heróis acerca dos quais o poema enaltece de forma tão eloquente seus feitos. De facto é de estranhar a ausência do nome da embarcação em todo o texto. Li ambas as edições mais antigas de “O Novo Argonauta”, a primeira de 1809 e a segunda de 1825. No prefácio da segunda edição, volta a não fazer referência ao nome do caíque e também algumas das notas de rodapé foram corrigidas ou alteradas. Embora faça menção ao caíque, este prefácio, escrito pelo próprio autor visa unicamente justificar a razão da segunda edição consolidando o seu amor à pátria, e assim salvar a sua face, como explico no parágrafo seguinte.

Partidário dos ideais miguelistas na chamada VilaFrancada em Maio de 1823, José Agostinho de Macedo teve de encontrar uma saída por ter colocado os seus dotes de escrita ao serviço do partido agora vencido, utilizando todos os meios ao ser dispor para evitar ser acusado de traidor, faz publicar uma segunda edição de "*O Novo Argonauta*" - nada melhor que uma ode aos feitos dos portugueses para se justificar e afastar de si quaisquer acusações.

É de salientar que este nosso caíque "*Bom Sucesso*" também não figura na magnífica obra do Comandante António Marques Esparteiro, publicada pelo Centro de Documentação da Marinha Portuguesa em 1979, intitulada "*Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910)*" como embarcação digna de registo, apesar da viagem levada a cabo através do oceano em 1808.

Porém são mencionados os seguintes 25 caíques com registo na documentação do Arquivo da Marinha Portuguesa, cuja preciosa informação que aqui transcrevo, acerca da data da sua construção e data de fim de vida, juntamente com elementos das actividades em que se encontravam envolvidos. Estes dados permitem-nos desenvolver uma imagem mais precisa do que seriam as capacidades de navegação de um caíque como o "*Bom Sucesso*":

"*Corvo*" (1797-1798) — Caíque que armado em corsário cruzava na costa de Portugal, pelo menos desde 1797.

"*Andorinha*" (1797-1800) — Caíque que armado em corsário cruzava na costa em 1797. Em 1800 foram apresados, perto do cabo Espartel, por corsários franceses, os corsários de guerra portugueses Andorinha e Leão.

“Milhafre” (1798-1800) — Caíque comprado em Lisboa em 1798 para servir de escolta aos iates do Algarve.

“Leio” (1798-1800) — Caíque armado em corsário desde 1798. Em 1800 foi tomado por corsários franceses, juntamente com o corsário Andorinha.

“Onça” (1798-1799) — Caíque que em 1798 armou em corsário para defesa da navegação costeira portuguesa.

“Intrépido” (1799) — Corsário do mesmo nome (1799).

“Caíque-canhoneira n.º 1” (1810-1819) — Caíque-canhoneira que em 1810 operava no rio Guadiana. Passou depois a Caíque n.º 1.

“Inveja” (1816-1850) — Caíque contrabandista apresado em 1816. Em 1818 foi adquirido para a Corôa e armou com três peças, sendo então entregue ao Arsenal da Marinha. Empregou-se na guarda-costa, principalmente no Algarve. Em 1848 passou mostra de desarmamento, mas em 1850 ainda se achava no Tejo.

“N. S. da Piedade” (1817-1838) — Caíque que em 1817 aparece a navegar. Empregou-se principalmente na esquadilha do Algarve.

“Caíque n.º 1” (1817-1819) — Caíque-canhoneira n.º 1 (1810-1819).

“Caíque n.º 2” (1817-1835) — Caíque que aparece a navegar no Algarve em 1817.

“Aragio” (1818) — Caíque que em 1818 pertencia à esquadilha do Algarve.

“Ave-Maria” (1818-1819) — Caíque que aparece no Algarve em 1818.

“Leão” (1819) — Caíque que aparece a navegar em 1819.

“Treze de Maio” (1823-1840) — Caíque da esquadilha do Algarve que aparece a navegar em 1823. Em 1840 passou mostra de desarmamento.

“Santo António e Almas” (1828) — Caíque que em 1828 se achava em Lisboa.

“Quinze de Setembro” (1833) — Caíque que em 1833 entrou o Tejo.

“Restauração” (1833-1874) — Caíque apresado em Viana do Castelo em 1833. Foi utilizado no transporte de madeiras da costa de Vieira, serviço que durou até 1874, pelo menos.

“Vinte e Quatro de Fevereiro” (1834) — Caíque que se achava em Gibraltar em 1834.

“Vinte e Três de Julho” (1834) — Caíque que em 1834 entrou o Tejo, vindo do Algarve.

“Tejo” (1837-1860) — Caíque de três peças que foi construído em Vila do Conde em 1837. Desempenhou várias comissões na costa. Em 1860, quando servia de alvo na Cova da Piedade, afundou-se.

“Serra do Pilar” (1837-1868) — Caíque de três peças que foi construído em Vila do Conde em 1837. Desempenhou várias comissões e serviu na esquadilha do Algarve. Em 1868 passou mostra de desarmamento no rio Lima.

“Nove de Setembro” (1838) — Caíque do Arsenal que em 1838, vindo de S. Martinho, entrou o Tejo.

“Mindelo” (1844-1862) — Caíque de três peças que em 1844 foi construído em Vila do Conde. Desempenhou várias comissões e serviu na esquadilha do Algarve. Em 1862, achava-se gasto, sendo então entregue a um mestre. Em 1878 foi vendido por inútil.

“Vigilante” (1847) — Caíque que em 1847 se achava em Lisboa.

“Caíque n.º 3” (1848-1866) — Caíque da esquadilha do Algarve que aparece em 1848.

“Argus” (1876-1878) — Caíque que foi construído em 1876. Fez serviço no Algarve. Em 1878 foi entregue à Alfândega de Faro.

Podemos efectivamente constatar através da relação acima transcrita que os caíques não eram apenas utilizados como embarcações de carga, eram igualmente utilizados como barcos de guerra quando devidamente armados para funções de defesa de costa ou escolta de outras embarcações, mostravam uma enorme adaptabilidade e que estavam à altura do desempenho pretendido, embora não fosse esse o propósito com que inicialmente haviam sido construídos.

Mas para se poder entender a razão desta viagem de um caíque de pesca do Algarve para o Rio de Janeiro, há que chamar a atenção do leitor para os dramáticos acontecimentos que marcaram a Europa dos finais do século XVIII e início do século XIX. Não pretendendo ser este o principal assunto deste trabalho e não querendo tornar o tema monótono para quem o lê, relato adiante de forma muito sucinta, os acontecimentos que precipitaram a partida da corte portuguesa para o Rio de Janeiro.

A partida da Corte para o Brasil



Com uma invasão dos exércitos de Napoleão à porta apoiada pelo Reino de Espanha, preparou-se com a maior urgência, a partida da Família Real para a sua maior colônia ultramarina, o Brasil, numa tentativa de garantir a independência e integridade do Grande Império Português. NO dia 22 de Outubro de 1807 era então assinado um acordo secreto entre o Príncipe Regente e o Rei Inglês Jorge III, que estabelecia a transferência da sede do governo e de toda a corte portuguesa para o Brasil em segurança. Ficou igualmente decidida a ocupação da ilha da Madeira por tropas inglesas e o compromisso de se celebrar mais tarde, um tratado de comércio com a Inglaterra, logo após instalação em segurança, da corte portuguesa em terras de Vera Cruz.

A 27 de Outubro de 1807, representantes da França de Napoleão e Espanha assinaram o tratado de Fontainebleau, onde ficaria decidido que o Reino de Portugal seria dividido entre a França e a Espanha, nos seguintes moldes: ao Rei da Etrúria, que passaria a designar-se Rei da Lusitânia Setentrional, caberia a região entre os

rios Minho e Douro; a D. Manuel de Godoy caberia o Alentejo e o Algarve, recebendo o título de Príncipe dos Algarves; Napoleão ficaria com as províncias da Beira, Trás-os-Montes e Estremadura. Este tratado seria assinado por Gérard Christophe Michel Duroc, Duque de Friuli, em nome do Imperador Napoleão e D. Eugénio Izquierdo, em representação dos Reis Católicos de Espanha.

Ignorando o teor deste tratado franco-espanhol, os representantes da corôa portuguesa em Paris e Madrid foram expulsos, pois Napoleão já tinha decidido invadir Portugal uma vez que D. João VI, Príncipe Regente, se recusara cumprir as cláusulas do "*ultimatum*". O imperador francês exigia que se fechassem os portos portugueses a todas as embarcações inglesas, tendo sido decretado em Berlim e conhecido para a história como o *Bloqueio Continental*.

Enquanto o General francês, Andoche Junot, marchava sem oposição sobre Lisboa, na barra do rio Tejo uma armada inglesa sob o comando do Almirante Sydney Smith com a missão de escoltar a Família Real e a corte portuguesa para o Brasil aguardava melhoria das condições atmosféricas para dar início da viagem através do Oceano Atlântico. O embarque fez-se a 27 de Novembro de 1807, no entanto, a armada luso-britânica só largou no dia 29, devido a uma forte tempestade que os impediu de se fazerem ao mar no dia previsto. No dia 30 de Novembro de 1807, Junot chegou a Lisboa com uma parte do seu exército, tarde demais, os últimos navios da Armada Portuguesa e Inglesa que transportavam a corte tinham já desaparecido no azul do horizonte.

A Armada Portuguesa era composta pelas seguintes embarcações: “*Afonso de Albuquerque*”; “*Conde D. Henrique*”; “*Condessa Resende*”; “*Curiosa*”; “*D. João de Castro*”; “*Golfinho*”; “*Lebre*”; “*Martim de Freitas*”; “*Medusa*” ⁽¹⁾; “*Minerva*”; “*Príncipe do Brasil*”; “*Príncipe Real*”; “*Rainha de Portugal*”; “*Urânia*”; “*Vingança*”; “*Voador*” e “*Tétis*”, aos quais se juntaram outros tantos navios que seriam a escolta inglesa, que iria garantir a segurança da corte portuguesa perante quaisquer ameaças de países inimigos. Porém, foram várias as vicissitudes que levaram a que os navios da pequena armada se separassem. A escuna “*Curiosa*” foi forçada a regressar ao Tejo a 10 de Dezembro por causa de danos no casco; a nau “*Príncipe do Brasil*”, a necessitar de reparação e abastecimento, rumou a Inglaterra. A nau “*Rainha de Portugal*”, já próximo da Ilha da Madeira, perdeu-se do resto da armada, vindo porém a juntar-se mais tarde à nau “*Conde D. Henrique*” e à charrua “*Tétis*” e juntamente com outros dois navios ingleses, seguindo todos para Cabo Verde, onde, mais tarde ainda se juntou a esta pequena flotilha um terceiro navio inglês. Todas estas embarcações atravessaram o Oceano Atlântico e chegaram a Cabo Frio, a norte do Rio de Janeiro no dia 17 de Janeiro de 1808, na manhã seguinte davam entrada na formosa Baía da Guanabara.

(1) D. Antonio de Araújo de Azevedo, Conde da Barca, viajava neste navio e entre os pertences reais que foram levados para o Brasil em grande número, iam também uns caixotes vindos de Londres que continham um conjunto de prensas e tipos, inicialmente pensados para serem usados pela Corte em Lisboa. Aquando da sua chegada ao Rio de Janeiro, mandou instalar a prensas na cave da sua nova moradia. Homem culto, de interesses bastante diversificados, trouxe consigo a sua coleção de Minerologia e diverso equipamento de laboratório. Cultivou, no seu jardim, cerca de 1400 espécies de plantas exóticas e autoctones, que viria a ser conhecido como o “*Hortus Araujensis*”. Na mesma cave instalou também uma pequena fábrica de porcelana e um laboratório de química. Transportou consigo a sua biblioteca privada, composta por mais de 6000 volumes que viriam a ser incorporados na Biblioteca Nacional do Rio. A visão deste homem permitiu que fosse possível criar a Imprensa Régia, que a 13 de Maio de 1808 publica a “*Relação dos despachos*” e mais tarde, a 10 Setembro do mesmo ano publica o primeiro jornal brasileiro a “*Gazeta do Rio de Janeiro*”, o qual me foi extremamente útil na elaboração das pesquisas que conduziram ao completar dos dados referentes ao percurso do caíque “*Bom Successo*”.

A maior parte da Armada, onde se encontrava D. João, Príncipe Regente e a Rainha, fundeou em Salvador no Nordeste do Brasil, a 22 de Janeiro, onde durante a sua permanência decretou a Abertura dos Portos às Nações Amigas através da Carta Régia de 28 de Janeiro de 1808. A Família Real permaneceu na Bahia até finais do mês de Fevereiro para repousar da difícil travessia. No dia 7 de Março de 1808, o Príncipe Regente chegava ao Rio de Janeiro onde era recebido em festa.

Os acontecimentos de Junho de 1808 no lugar de Olhão



Festejava-se o 12 de Junho, véspera do dia de Santo António. Enquanto se faziam os preparativos para as solenidades religiosas do dia seguinte, o escrivão do Compromisso Marítimo, João da Rosa, preparando o altar de Nossa Senhora da Conceição, pôs a descoberto as armas reais de Portugal, contrariando assim uma ordem do General Andoche Junot. Esta pequena infracção, despoletou todos os acontecimentos que viriam a mudar o destino do pequeno lugar de Olhão.

No dia 13 de Junho, a Igreja de Nossa Senhora do Rosário estava a abarrotar de fiéis. A missa decorria num clima de enorme exaltação. Na praia todas as embarcações estavam engalanadas em sinal de regozijo. O general francês Maurin, descurando o que se passava nas suas “barbas”, não dando qualquer importância ao furor desenfreado que se vivia na pequena aldeia de pescadores, apesar da existência de uma guarnição francesa composta por cerca de 25 militares ali estacionada desde 14 de Abril, a cargo do Compromisso Marítimo.

Na opinião de Alberto Iria, a guarnição francesa de Olhão teria sido aprisionada ao mesmo tempo que se arrancava um outro exemplar do edital de Junot. Para Alberto Iria, este edital estaria afixado nas paredes da cadeia, que erradamente foi chamada de "*Pelourinho*".

O "*Pelourinho*", no Bairro do Pelourinho, no meu entender, seria o local, junto à praia onde essa guarnição se encontrava estacionada, e com eles uma pequena peça de artilharia apontada para os canais da Ria Formosa. Este diminutivo faz todo o sentido, não como símbolo do poder judicial, mas sim, pelo nome dado munições usadas pelas peças de artilharia. Os pelouros, eram bolas de pedra que eram disparadas contra os cascos ou mastros dos navios com o intuito de os imobilizar. Tratando-se de uma peça de artilharia de pequeno calibre, podemos deduzir, que seria alcunhada com seu diminutivo como era apanágio dos habitantes de Olhão.

Nessa mesma data, na Conceição de Tavira, liderados por Sebastião Martins Mestre, o Capitão do Regimento de Milícias de Tavira, deu-se início a um motim que durante a noite, tomara de assalto sem qualquer resistência o pequeno Forte de S. João, na barra de Tavira. Por esta altura já corriam, um pouco por todo o Algarve, proclamações de exortação à revolta com o conhecimento e aprovação do Conde de Castro Marim, D. Francisco José da Cunha de Mendonça e Menezes.

No dia 16 de Junho, quinta-feira, celebrava-se a festa e procissão do Corpo de Deus. Os pescadores juntavam-se no adro da igreja, onde na ombreira da porta principal Junot mandara afixar um edital, datado de 11 de Junho, onde se incitava os portugueses a unirem-se à França contra os levantamentos entretanto ocorridos em Espanha.

O governador de Vila Real de Santo António, Coronel José Lopes de Sousa, a viver com a família desde Março em Olhão, já por esta altura gozava da admiração dos pescadores olhanenses. Ao entrar na igreja para ir ouvir a missa com a família, deteve-se para ler o edital, indignado com o conteúdo, arrancou-o e rasgou-o em pedaços. Com a voz embargada terá dito aos pescadores que o rodeavam, algo parecido com: - “AH! Portugueses, já não merecemos este nome, nada somos já!” – após um pesado silêncio um coro de vozes terá respondido: - “Somos ainda Portugueses e estamos prontos para dar a vida pela Religião, pelo Príncipe e pela Pátria!”⁽²⁾

Após a missa, foi desfraldada a bandeira nacional na torre sineira da Igreja Matriz, tocando os sinos a rebate como que a chamar às armas, os vizinhos de Pechão, Quelfes, Fuzeta e Moncarapacho. O povo mobilizou-se e capturou uma “sége” que o General Maurin enviara de Faro a Tavira para ir buscar umas senhoras francesas.

Procedia-se então à defesa do lugar, o Coronel Lopes de Sousa, mandou afixar uma proclamação, apelando aos corações dos pescadores. Foram também enviados às fortalezas vizinhas, Armona e S. Lourenço, marítimos para trazer duas peças de artilharia em bronze de seis polegadas. Trouxeram consigo pólvora e munições, como também a guarnição comandada pelo Sargento Jacinto Ramalho Ortigão. Na Fortaleza de S. Lourenço, a expedição não teve tanto sucesso, pois o Sargento José Alberto, mandou formar a guarnição dando ordens para abrirem fogo, caso algum dos pescadores ousasse entrar no recinto fortificado.

(2) Este pequeno excerto terá sido extraído do drama histórico em três actos de Luis de Sequeira Oliva e publicado no ano de 1809, com as devidas adaptações ao seu conteúdo, tornando o enredo ainda mais tenso e ao sabor dos patriotismos da época. Este pequeno texto dramático intitulado “Restauração dos Algarves ou os Heróis de Faro e Olhão” cuja cópia existe na Biblioteca Nacional de Portugal com a seguinte cota arquivística - <http://purl.pt/14353>

Os sinos tocavam a rebate incessantemente, os "*vizinhos*" que chegavam a Olhão iam-se alistando nas Ordenanças montadas sob o comando do Capitão José Martins da Beira, e sob as ordens do Sargento Joaquim José de Gusmão, do Batalhão de Caçadores Nº 2, ia-se organizando uma companhia local de Caçadores.

Nas duas estradas que davam acesso ao lugar, foram montados postos avançados, guardados por patrulhas de Ordenanças a cavalo. Um pescador, de seu nome João Gonçalves, antigo Sargento de Mar e Guerra, com um grupo de pescadores, tentavam ocupar os lugares mais vulneráveis, impedindo qualquer investida do inimigo. Uma vez que Faro estava tão próximo de Olhão, era crucial aproveitar o tempo de forma a que os franceses não pudessem atacar enquanto tudo não estivesse preparado para os receber e o lugar de Olhão devidamente protegido.

Tratou o Coronel Lopes de Sousa, de enviar um pedido de ajuda à Armada Inglesa, estacionada junto a Isla Cristina próximo da barra de Vila Real de Santo António. Foi incumbido desta tarefa, José Gomes Pincho ⁽³⁾, que entregou ao Comandante da Esquadra um pedido de armas e munições para o povo que se levantava contra as tropas de Napoleão. Curiosamente, a bordo do Navio-Almirante da Esquadra Inglesa, José Pincho, encontrou o Capitão Sebastião Martins Mestre, com o mesmo intuito. Deva-se dizer que nem um

(3) José Gomes Pincho (ou Pinxo), foi promovido a Sargento-Mor de Milícias com o respectivo soldo e foi-lhe entregue o comando da Fortaleza da Barra da Villa de Olhão, como prova de agradecimento pela sua intervenção nos acontecimentos que conduziram à Restauração do Algarve. Esta informação consta do Despacho de 17 de Dezembro de 1808. Alberto Iria, transcreveu o nome como João Gomes Pincho o que é contrariado pelo decreto que promove o dito a Sargento-mor de milícias e entregue o comando da Fortaleza da Barra da Villa de Olhão, e do qual apresento a reprodução adiante. Pode efectivamente ter existido uma gralha na impressão do documento abaixo, contudo deixo em aberto à consideração dos leitores pois o nome José Gomes Pincho torna a aparecer posteriormente, e desta vez com a patente de Major.

nem outro pedido foi satisfeito, aos ingleses interessava-lhes apenas saber se na aldeia encontrariam víveres para as suas tropas em caso de desembarque.

Nessa mesma noite, sem se darem por vencidos, os dois homens foram a Ayamonte. Apresentaram o pedido à Junta Governativa da cidade, presidida pelo Marquês de Carrion que ordenou de imediato, lhes entregassem 130 espingardas. A bordo do caíque de Cristóvão Gomes, em direcção a Olhão, juntamente com as espingardas, viaja o Capitão Mestre. Na noite de 17 de Junho chegam com a preciosa carga, daí em diante o Capitão Mestre passaria a ser o braço direito do Coronel Lopes de Sousa.

Já do conhecimento do Corregedor-mór, foi solicitada a intervenção do Major Landerset para que sossegasse os revoltosos, ao que este não deu provimento ao pedido. Uma série de personalidades foram convocadas para aquietarem os revoltosos sob a ameaça de um “*dilúvio de calamidades*” lançada por Junot sobre todo o Algarve.

N.º 19.

GAZETA EXTRAORDINARIA DO RIO DE JANEIRO.

TERÇA FEIRA 20 DE DEZEMBRO.

Doctrina . . . vim promouet insitam,

Rectique cultus pectora roborant.

HORAT.

Rio de Janeiro 20 de Dezembro.

*Continuação da Relação dos Despachos publicados no Faustissimo Dia
17 de Dezembro de 1808.*

TENENTES Generaes graduados, *João Baptista de Azevedo Continho de Montaury*, *Carlos Antonio Napion*.
O Alferes de Milicias da Capitania do Rio Grande, *José Lucas de Oliveira*, promovido a Capitão de Milicias aggregado á Companhia do Destricto da Capella dos Casaes de Piratiry.
José Gomes Pinxo, pela Restauração do Reino do *Algarve*, promovido a Sargento-Mór de Milicias com o seu respectivo soldo, e com o commando da Fortaleza da Barra da Villa de Olhão.
Francisco de Oliveira Bulhão, Capitão de Granadeiros do Regimento de Milicias do *Maranhão*, promovido a Tenente Coronel aggregado ao mesmo Regimento.
José Antonio do Passo, Coronel de Infantaria, e Ajudante das Ordens da Pessoa do Conde da *Ponte*, Governador e Capitão General da Capitania da *Bahia*, fixado o serviço deste Official no exercicio das Ordens daquelle Governo.
Luiz José Pinto Coelho de Andrade, Capitão do Primeiro Regimento de Cavallaria do Exercito, attendendo aos Serviços de seu Pai e Tio, promovido ao Posto de Coronel aggregado ao Regimento de Milicias do Destricto de *Guaratuba*, continuando a vencer o soldo.
O Padre *Bernardo Antonio Martins*, promovido a Capellão aggregado ao Regimento de Artilharia da Corte não vencendo soldo.
Manoel Francisco de Miranda, Secretario do Regimento de *Extremoz*, promovido a Capitão de Infantaria continuando na mesma commissão.

Reprodução do despacho de promoção de José Gomes Pincho a Sargento-Mór de Milicias com o comando da Fortaleza da Barra da Villa de Olhão

Em Faro, soube-se detalhadamente dos acontecimentos no dia 17 por intermédio de um pescador ali enviado, de seu nome Domingos Gonçalves Encharrôco. O medo ia-se instalando entre os franceses, às portas de Vila Real de Santo António, 16 vasos de guerra ingleses mais 40 navios de transporte de pessoal com 5000 homens às ordens do Major-General Spencer aguardavam o momento exacto para desembarcar. Enquanto Bonaparte concentrava as suas tropas junto à fronteira para travar o levantamento na Andaluzia, no Algarve, no coração da sua rectaguarda, uma revolta ameaçava alastrar-se a toda a província.

O corregedor Goguet, pedia que lhe fossem enviados reforços para esmagar a revolta em Olhão. Maurin, doente, fora substituído pelo Coronel Maransin, que perante este cenário fez seguir 185 granadeiros e caçadores para Faro. Viajando em 3 caíques de Tavira para Faro pelos canais interiores das ilhas-barreira, tinham de ser travados, não se poderiam juntar à guarnição de Faro, senão as coisas complicar-se-iam para os revoltosos. Restava apenas uma coisa a fazer, ir ao encontro dos franceses. Todos os homens queriam embarcar com o Capitão Mestre para liquidarem a tropa francesa. Ficou decidido que só embarcaria quem tivesse arma para combater, os outros ficariam a zelar pela segurança dos que estavam barricados na aldeia. Apesar das ordens, muitos dos pescadores seguiram o Capitão Mestre nas suas próprias lanchas.

Assim, iludidos pelo número de embarcações que se dirigiam para a barra, os franceses julgando tratar-se de pescadores a caminho da sua faina, foram dominados sem dificuldade. Foram feitos prisioneiros 77 soldados da Legião do Meio-Dia, armados e municiados com 60 cartuchos cada, 3 Oficiais de patente e 1 Quartel-Mestre. A bordo dos 3 caíques, vinha também, tudo o que a Legião

tinha roubado nos regimentos de Lagos e Tavira, foi tamanha a alegria do feito ao verificarem que tinham agora mais armas e munições do que esperavam.

Em terra, os acontecimentos aqueciam, quando após a prisão de 6 estafetas franceses, tem-se conhecimento que por volta do meio-dia, tropas davam entrada em Moncarapacho, vindas de Vila Real de Santo António. O plano era o mesmo utilizado contra os 3 caíques, impedir que estes soldados se reunissem à guarnição de Faro. O Capitão Sebastião Martins Mestre, mais uma vez, à frente de um pequeno grupo de gente, armados com seis cartuchos cada, embuscou as tropas francesas junto à ponte de Quelfes.

Por seu lado, o Coronel Lopes de Sousa, procurando defender a aldeia de Olhão, colocou no lado de Faro, uma pequena força com uma peça de campanha, para rebater qualquer ataque vindo daquele lado.

Entretanto na ponte de Quelfes, os homens do mar, mal treinados, não souberam esperar, conforme as instruções do Capitão Sebastião Mestre, e atacaram antes de tempo, permitindo a fuga dos franceses para Faro. Em desorganizada fuga, os soldados foram perseguidos pelos homens do Capitão, pelos Matos do Joinal, só parando na Meia-Légua onde se reagruparam e ripostaram com fogo de rectaguarda. O Capitão de Artilharia Gaviel, Comandante Militar de Faro, enviou um obús conduzido por artilheiros franceses e ordenou igualmente ao Comandante do Regimento de Artilharia Nº 2 que destacasse tropas para o sítio da Quinta do Rio Seco, à entrada da cidade de Faro.

No final da tarde, regressavam a Olhão, o Coronel Lopes de Sousa, gravemente ferido, o Capitão Mestre assim como os restantes homens. A notícia do derramamento de sangue português neste dia, chegou a Faro, aumentando o descontentamento, mas, mesmo assim, a cidade não se manifestou. Facto pelo qual muito incomodou os olhanenses, visto estarem sujeitos não só, a fogo de artilharia portuguesa estacionada à entrada de Faro, como a serem dizimados por uma força francesa de maior dimensão. De forma a acautelar estas situações, o Coronel Lopes de Sousa, escreveu no dia 17 ao Marquês de Carrion em Ayamonte, pedindo-lhe mais armas e munições ou até mesmo tropas para o ajudarem a resistir. A resposta do Marquês de Carrion foi clara, armas, não tinha disponíveis e tropas só com ordens do Supremo Governo de Sevilha. Na noite de 18 de Junho, o Coronel Lopes de Sousa e o Capitão Sebastião Martins Mestre deslocaram-se a Ayamonte, numa tentativa desesperada para conseguirem os necessários apoios, sabiam eles que no domingo, dia 19, os franceses atacariam Olhão caso não se rendessem. Levando consigo os prisioneiros franceses detidos em Olhão, sem condições de segurança, para os usar como moeda de troca caso os espanhóis anuissem em darem-lhes as armas necessárias.

Em Faro a inquietação reinava, pois o Corregedor-Mór, numa tentativa desesperada para acalmar os ânimos da população, pôs a circular um boato que as tropas do Coronel Maransin estariam a chegar para esmagar a revolta olhanense. O Regimento de Artilharia Nº 2 comandado pelo Tenente Belchior Cabreira, estacionado na Quinta do Rio Seco, recebeu instruções precisas para abrir fogo sobre os revoltosos olhanenses caso estes tentassem entrar em Faro.

Um segundo edital foi enviado pela Câmara de Faro, apelando à deposição das armas e aceitação do jugo francês. Chegou mesmo a

ser ordenado a algumas dignidades eclesiásticas, bem como religiosos dos conventos de Faro até mesmo o Chantre da Sé, que foram a Olhão tentar convencer os pescadores a acatarem o pedido do edital. O próprio Maurin, ainda doente, envia o seu irmão, o Provedor das Comarcas, entregar uma carta aos insurrectos por intermédio de um camponês do Sitio da Meia Léguas, onde se encontravam a guarda avançada olhanense. Esta sua atitude, fez crer em Faro e aos franceses que tinham o apoio de tropas inglesas cujos navios se encontravam à vista perto da costa. Na tentativa de confirmarem essa presença, foram enviados espiões, aos quais foi dito que as tropas inglesas já tinham desembarcado. O Capitão Gaviel ainda tentou uma última investida sobre Olhão. Com hesitação, conseguiu falar com 3 guardas avançados na Meia Léguas, Domingos do Ó Borrego, Joaquim Ribeiro e Lourenço Mendes, pois não era possível falar com o Coronel Lopes porque não estava na povoação, não revelando porém a sua ida a Espanha, nem que o lugar de Olhão não tinha qualquer liderança. Com o intuito de ganhar tempo, propuseram os pescadores que, o Capitão Gaviel falasse com o Juiz do Compromisso Marítimo, José Martins Micano, que o oficial francês julgou tratar-se de um general.

O Juiz prometeu ao Capitão Gaviel dar a conhecer as suas condições ao povo, mas o melhor seria garantir as promessas de Maurin, com portugueses a governar Faro. Gaviel regressou a Faro convencido que conseguira um acordo para negociações com os revoltosos. Ficou decidido encontrarem-se com o Juiz José Martins Micano na quinta do Chantre, na zona do Torrejão de Cima, nos arredores de Olhão, obrigados pelos franceses, o Juiz de Fora, Manuel Herculano de Freitas Azevedo Falcão, o Corregedor das Comarcas, Manuel José Plácido da Silva Negrão e o Major Landerset na condição de intérprete e acompanhados por Gaviel. Apesar dos esforços

do colaboracionista dos franceses para persuadirem os olhanenses a se renderem, a cimeira foi interrompida pela notícia de um levantamento em Faro.

O Major Landerset transmitiu aos olhanenses que já não estavam sozinhos nesta luta, aconselhando-os a resistirem a quaisquer outras propostas do inimigo. A notícia em Olhão foi recebida com optimismo e contentamento, e aguardaram atentos o desenrolar dos acontecimentos que viriam a pôr um fim ao jugo francês por todo o Algarve.

Logo no mês de Julho é despachado para o Rio de Janeiro, um caíque que irá comunicar à corte que as tropas francesas acabam de ser derrotadas e que está iminente a restauração da independência no Reino do Algarve. No dia 6 de Julho de 1808⁽⁴⁾, parte de Faro em direcção ao Funchal, um caíque que entre outras transporta um conjunto de cartas, endereçadas a Sua Alteza Real o Príncipe Regente, da Junta Governativa do Algarve, da Câmara de Faro, do Bispo do Algarve e do próprio Compromisso Marítimo de Olhão, explicando detalhadamente a situação vivida sob o jugo francês.

Esta descrição, faz parte de um vasto conjunto de relatos e documentos da época que Joaquim Alberto Iria Junior, compilou e publicou no seu *“A Invasão de Junot no Algarve (Subsídios para a História da Guerra Peninsular – 1808 -1814)”*, numa edição de autor publi-

(4) A data é ainda incerta pois crê-se que saiu a 6 de Olhão em direcção a Faro para recolher a correspondência da Junta Governativa para ser entregue a sua Magestade, tendo saído de Faro para o Funchal no dia 7 de Julho de 1808. Contudo o salvo-conduto emitido pela Junta Governativa do Algarve ao mestre Manoel Martins Garrocho encontra-se datada de 6 de Julho. O teor deste salvo-conduto pode ser consultado na secção de anexos deste trabalho, tendo sido extraído da versão on-line em - <http://www.olhao.web.pt/Textos/Biblioteca/Albertolria/Doc40.htm> – transcrita e anotada por Edgar Cavaco.

cado em Lisboa em 1941, do qual resulta o resumo que apresento acima e ao qual me reservo o direito de comentar ou corrigir alguns elementos, não retirando ao autor qualquer mérito pelo excelente trabalho de investigação realizado à época e com base nos elementos disponíveis, e que tem servido de fonte de pesquisa a muitos outros autores entre os quais eu me incluo.

Os relatos da viagem ao Brasil



Em 1936, o historiador olhanense Joaquim Alberto Iria Júnior publicava numa edição de autor, um opúsculo intitulado “*Do Algarve ao Brasil no caíque de pesca «Bom Sucesso» em 1808 - um episódio à margem da guerra Peninsular (excerto de uma tese)*”. Este trabalho pretende trazer dados adicionais ao que se tinha passado logo a seguir aos acontecimentos relatados no capítulo anterior. A partir dos elementos conhecidos, Alberto Iria traça um percurso mais ou menos heróico da embarcação conhecida como “*Bom Sucesso*” desde que saiu de Olhão em direcção ao Rio de Janeiro fazendo escala no Funchal. Incluí os nomes e dados biográficos dos vários tripulantes assim como as honrarias que receberam pela coragem, bravura e patriotismo demonstrado, atribuídos pela corôa portuguesa.

A narrativa da viagem assenta sobretudo na obra poética de José Agostinho de Macedo ⁽⁵⁾ “*O Novo Argonauta*” numa edição de 1809,

(5) José Agostinho de Macedo, filho de ourives, nasceu em Beja a 11 de Setembro de 1761 e faleceu em Pedrouços no dia 2 de Outubro de 1831. Sepultado na Capela de S. Nicolau de Tolentino, da Igreja do Convento de Nossa Senhora dos Remédios das Religiosas Trinitárias, no Rato, em Lisboa. Frade, escritor controverso, elogiado por uns, e combatido aguerridamente por outros. Amigo e companheiro de tertúlia de Bocage, acabam por se tornar inimigos confessados, pois Bocage não lhe reconhecia talento literário. Assistiu à ida da Corte para o Brasil, às Invasões Francesas, à introdução inglesa na governação do Reino, à Revolução Liberal de 1820 e a Guerra Civil.

claramente mais próxima dos acontecimentos relatados, onde todo o texto faz a apologia dos grandes heróis lusitanos. Contudo, tratando-se de uma obra poética que visa enaltecer os feitos de alguns dos maiores navegadores portugueses, em género de ode ao estilo de Homero, contudo temos de ser cautelosos com o seu conteúdo. A restante informação acerca dos tripulantes foi obtida pela consulta dos fundos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo referentes à chancelaria do Rei D. João VI, nomeadamente os Livros das Mercês, onde constam as tenças ⁽⁶⁾ e isenções obtidas pelos tripulantes e posteriormente confirmadas e registadas nos livros correspondentes, conforme o próprio autor o refere nas inúmeras notas de rodapé da obra citada.

O autor também refere consultas efectuadas noutras obras tais como a "*Corografia do Reino do Algarve*" de João Batista da Silva Lopes ⁽⁷⁾; "*O Novo Argonauta*" de José Agostinho de Macedo; a "*Monografia do Concelho de Olhão da Restauração*" de Ataíde Oliveira ; a "*História de Portugal*" de Sousa Monteiro ; os jornais e revistas como o "*O Panorama*" e o "*Telegrafo Portuguez*" entre outras. Alberto Iria conta a história da viagem a partir das notas de rodapé existentes no "poemeto", que, por sua vez, terá sido narrada de viva voz pelo próprio Manuel de Oliveira Nobre a José Agostinho

(6) Pensão atribuída pela corôa a título de remuneração por serviços prestados.

(7) João Batista da Silva Lopes, nasceu em Lagos a 28 de Novembro de 1871 e faleceu a 28 de Agosto de 1850. Bacharel em Leis pela Universidade de Coimbra, foi político, escritor e advogado tendo publicado obras de relevo sobre o Algarve e que muitos pesquisadores, nos quais eu me incluo, ainda hoje as utilizam como fontes para os seus trabalhos de investigação. Seguem algumas das obras mais emblemáticas de Batista Lopes: Corografia ou memória económica, estadística, e topográfica do reino do Algarve publicada em 1841; Carta corográfica do reino do Algarve, que faz parte da corografia do mesmo reino publicada em 1842; Relação da derrota naval, façanhas e sucessos das cruzadas que partirão do Escalda para a Terra Santa no anno de 1189, uma tradução portuguesa a partir do latim e impressão fac-simile publicada em 1844; A cidade de Silves num itinerário naval do século XII por um cruzado anónimo, publicada na sequencia da anterior no mesmo anno; Memórias para a história ecclesiastica do Bispado do Algarve pulicada no anno de 1848.

de Macedo. A prova desta afirmação vemos confirmada através da nota de rodapé existente na página 28, extraída da segunda edição do poema publicada em 1825, cuja reprodução se encontra na página seguinte. Aqui, o autor, José Agostinho de Macedo refere claramente que Manuel de Oliveira Nobre, lhe confidência de viva voz que, com receio de adoecer ou morrer, não querendo colocar em risco os outros tripulantes do caíque optou por embarcar um jovem piloto já tinha feito a carreira da Índia, pois os outros tripulantes do caíque e pescadores de Olhão nunca tinham “... *perdido de vista as Costas de Portugal* ...”.

[28]

De vicejantes pámpanos corôa,
 Se mostra ao longe ao Nauta não turbado;
 Leva o ignoto Baixel prodigios dentro,
 Que d'alto assombro os Incolas enchêraõ
 Da viçosa Madeira. A's praias correm
 Arqueado o sobrolho, a bocca muda,
 O graõ prodigio extaticos admiraõ.
 Mal o confuso espirito acredita
 A nova scena, que descobre a vista.
 Solta de novo ao vento a larga véla,
 E o remoto Brazil o Heróe já busca:
 Nunca delle trilhado incerto campo.
 Aos olhos imperterrito se mostra.
 O giro segue ao Sol, e mal segura
 Estimativa na derrota segue
 He seu fanal heroica alta virtude,
 Indomavel esforço, amor da gloria.
 He-lhe incognito o mar, qual se mostrára
 Do guerreiro Cabral outr'ora aos olhos,
 Que do acceso Equador cortando o clima
 Nova estrella Pollar no Sul descobre,
 E a fúlgida Corôa em Ceo não visto.

feito a carreira da India, lembrando-se, como elle mes-
 mo me disse, que poderia adoecer, ou morrer, e neste
 caso conservar a existencia dos que comsigo levava, que
 como pescadores d'Olhaõ nunca tinhaõ perdido de vista
 as Costas de Portugal.

Uma necessária escala técnica no Funchal para entrega de um prisioneiro de seu nome Mateus Garcia, sua esposa e dois filhos menores, reabastecimento e posterior embarque de um jovem piloto com experiência em navegação oceânica, de seu nome Francisco Domingues Machado, que já tinha feito a viagem Lisboa-Macau como praticante, a bordo da galera “*Voadora*” propriedade do comerciante lisboeta J. Nunes de Oliveira.

O embarque deste piloto viria a provar-se crucial para o sucesso da viagem, pois o governador do Funchal, Pedro Fagundes Bacelar de Antas e Menezes, antecipando problemas na travessia do Oceano Atlântico até ao Brasil ordenou que referido piloto que embarcasse no caíque “*Bom Sucesso*” e tornasse aquela viagem possível de ter um desfecho feliz. Para esta sua decisão contribuiu o Salvo-Conduto da Junta Governativa do Algarve enviado juntamente com outra correspondência a bordo do caíque. Francisco Domingues Machado já nesta altura era o capitão e piloto de uma embarcação com destino à Ilha do Faial, anuiu ao pedido do governador.

Curiosamente, Alberto Iria acredita que o preso terá seguido viagem para o Brasil, a julgar pelo comentário referente a correspondência trocada entre o Visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior⁽⁸⁾ e o próprio Pedro Fagundes Bacelar de Antas e Menezes e descrita através de uma anotação extraída dos “*Avisos para os Governadores e Capitães Gerais das Ilhas da Madeira e Porto Santo*” (ms. 488, Azul, fl 47 da Academia das Ciências), com a nota de rodapé nº 475 do seu livro “*A Invasão de Junot no Algarve*”.

(8) Secretário de Estado da Marinha e Ultramar

Nas palavras de José Agostinho de Macedo, todo o crédito da navegação do Funchal para o Rio de Janeiro deve-se a Manuel de Oliveira Nobre, com a colaboração do jovem piloto *por mero acaso*, pois Oliveira Nobre era "*...homem já feito e experimentado nas cousas do mar...*" apesar de conhecer apenas a navegação ao longo da costa do Algarve e costa Alentejana. Agostinho de Macedo confirma-nos esta informação na seguinte forma - "*...o Piloto Manoel de Oliveira Nobre não era prático na carreira do Brasil...*" e além disso "*...havia deixado as suas cartas Hydrográficas em Lisboa...*", tendo Manuel de Oliveira Nobre navegado por estima, observando as correntes para corrigir o rumo da embarcação, conforme reprodução das páginas 30 e 31 de "*O Novo Argonauta*" que reproduzo a seguir.

[30]

Boiando ao longe rápida canôa,
 Que mal divisa o combatido Lenho,
 Vem de voga arrancada ao fragil bordo.
 Então sabe dos negros remadores,
 [1] Que da agreste Caiena as agoas corte;
 Foge á terra cruel, e á praia avára
 O' Nauta invicto, que os feroces Tigres
 Inda pizaõ seu barbaro terreno;
 Inda que o raio Portuguez já vôa
 A fazer-lhes sentir pezados golpes.
 Tens descoberto a America buscada;
 Demanda agora o suspirado porto,
 Fim da fadiga tua, e teus desejos.
 Eis nova Empreza, e desusado arrojo
 Correr ao longo no pequeno Lenho
 A vasta Costa do Brasil inteiro!
 De alto louvor hum peito cobiçoso
 Não receia os vaivens da instavel sorte,
 Nem ha fragosa estrada ou invio atalho,
 Que não possa vencer Virtude, e Pátria!
 Volve a prôa outra vez; se o vento falha,

[1] Como o Piloto Manoel d'Oliveira Nobre não era práctico na carreira do Brazil, e tinha deixado em Lisboa as suas Cartas Hydrográficas, dirigia-se por huma estimativa muito incerta, sendo seu maior cuidado observar a direcção das correntes do Oceano, e dirigir o rumo do Caique conforme estas correntes. A primeira terra que avistou, depois de hum grande temporal,

Esta informação não corresponde de todo à verdade, pois de facto, o caíque "Bom Sucesso" não partiu de Lisboa, sabemos que partiu do Algarve, mais propriamente de Olhão. De qualquer forma, as cartas náuticas de um piloto de qualquer embarcação, sendo o seu bem mais precioso no desempenho das suas funções, nunca poderiam ficar longe do seu proprietário e muito menos terem ficado num local de onde a embarcação nunca teria saído.

Podemos também acrescentar em relação à navegação pela observação das correntes e dos astros, o seguinte, no hemisfério sul, o céu nocturno é completamente diferente do hemisfério norte, a ausência da Estrela Polar e das restantes constelações observáveis nesta parte do globo não existem da linha do equador para sul. No que diz respeito aos ventos que atravessam o Oceano Atlântico, o rumo tomado teria de passar muito próximo do Arquipélago de Cabo Verde por forma aproveitar os ventos que transportariam a embarcação por trajectória mais aproximada do destino, conjugando ventos e correntes. Este tipo de conhecimento teria de partir de alguém com experiência de navegação oceânica.

[31]

Se as lisongeiras auras escacêãõ,
 Varrem o mar c'os alutados remos.
 Elle o timaõ dirige, e anima a todos
 Só c'hum volver dos olhos onde assoma,
 Virtude, intrepidez, e amor da gloria.
 Acha tranquillo o mar, galerno o vento,
 Té que entestou c'o penhascoso marco,
 A natural pyramide, que sobe
 Do fundo scio aos ares dilatados
 Na foz do quasi anfitheatro immenso,
 Que mostra aos olhos o Real Janeiro.
 Entaõ despréga da boiante poppa
 O Estandarte fatal, onde esculpidos
 Vaõ os signaes da Redempçaõ do Mundo.

Hei mister outra voz, éstro mais alto,
 Outro fogo que escalde a fantazia;
 Outros pinceis insolitos que tracem
 O desusado quadro. Apenas sôa
 [1] A voz da Fama nos doirados Paços,

foi a Caienna entaõ Franceza, tornou a fazer-se ao largo e buscar a altura de Pernambuco onde aportou; vindo depois com penosa viagem ao longo de quasi toda a Costa do Brazil demandar o Rio de Janeiro.

[1] O Piloto Manoel d'Oliveira Nobre foi recebido no Rio de Janeiro com aquellas demonstrações, e applausos que merecia huma acçaõ taõ heroica; inspirada pelo Patriotismo, e por elle conduzida: acçaõ de que se não acha hum só exemplo, quando se considera

Alberto Iria, revela-nos também, a partir de *"O Novo Argonauta"*, que no final da viagem ainda houve outro contratempo que podia ter-se revelado fatal para o desfecho desta viagem, o caíque *"Bom Sucesso"*, por desconhecimento, foi parar a uma zona do Atlântico controlada pelos franceses *"...O que resultou num desastre de navegação tendo quase caído nas mãos do inimigo pois o «Bom Sucesso» acabou por ir ter à Guiana Francesa, uns meros 5100 kms (3150 milhas) de distancia do porto pretendido. Após este pequeno deslize de navegação aportam em Pernambuco para repor energias e retomam a viagem chegando ao Rio de Janeiro a 22 de Setembro de 1808"*.

Sabemos agora que este pequeno relato também está incorrecto. Conforme podemos verificar no artigo de jornal publicado no Rio de Janeiro no *"Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal"* na sua edição de 4 de Julho de 1858, o próprio Francisco Domingues Machado solicita a correcção de alguns dos factos relatados num artigo alusivo à viagem e publicado no mesmo jornal alguns números antes, explicando que nunca chegaram perto da Guiana Francesa mas sim a norte da Ilha de Tamaracá e a sul da localidade de Goyanna, no estado de Pernambuco, informa também e que não foi só o piloto Manoel de Oliveira Nobre agraciado pelo monarca, todos os tripulantes do caíque *"Bom Sucesso"* o foram. O próprio Francisco Domingues Machado também foi promovido a Segundo-Tenente da Armada, conforme atesta o artigo abaixo e que transcrevo na integra e reproduzindo também a cópia do mesmo, publicado no referido jornal:

"PUBLICAÇÕES A PEDIDO

Atenção

Sr. redactor do Correio Mercantil. - Tendo lido o seu jornal de quinta-feira 1º julho, n. 176, na 7ª columna da frente encontrei um artigo intitulado; Scenas contemporaneas, sobre a dominação franceza em Portugal. No verso da folha e no fim do artigo, onde falla no cahique vindo do Algarve à ilha da Madeira, e ahi ajustára com um joven piloto para vir conduzir o mesmo a este porto, cumpre-me dizer o seguinte:

O cahique Bom Successo veio alli à ilha dar parte da revolução ter rebentado em Portugal contra os francezes e pedir ao governador da ilha um piloto para conduzir o cahique a este porto, porque o dito Nobrega apenas tinha pratica das cartas de Portugal e Inglaterra. Francisco Domingues Machado, capitão e piloto de um barco prompto a seguir viagem para a ilha do Fayal, foi chamado à presença do governador para vir de piloto no dito cahique, ao que o mesmo annuiu. Este jovem piloto já tinha navegado para a China, e não foi por falta de cartas hydrograficas que arribarão ao norte da ilha de Tamaracá e ao sul da Goyanna, e não à Cayenna Franceza, como se diz naquelle artigo, em razão de grandes calmas e grandes correntes para Oeste, seguindo daquelle ponto em direitura ao Rio de Janeiro, e não pela costa acima como se lê no mesmo artigo. Também não foi só premiado Manoel de Oliveira Nobrega, porque o forão todos em numero de 18, uns poucos 2ºs tenentes, incluindo este seu criado, que foi o seu nome no decreto para Lisboa; este Machado foi dono e capitão da barca brasileira Lizia, antes General Lecor, bem conhecido nesta praça; foi também elle o primeiro que levou a bandeira do Império do Brasil aos portos estrangeiros, como à California, a Valparaiso, á Havana, aos Estados-Unidos da America do Norte, a Londres, a Hamburgo e ultimamente à Antuerpia e outros muitos portos.

Rogo-lhe, Sr. Redactor, o obsequio de mandar inserir estas poucas linhas no seu acreditado jornal para esclarecimento da verdade, no que muito obsequiará a seu assignante e constante leitor.

F. D. MACHADO

S. Domingos de Nitheroy, Rua Ingá n. 1
sabbado 3 de Julho de 1858"

PUBLICAÇÕES A PEDIDO.

Atenção.

Sr. redactor do *Correio Mercantil*. — Tendo lido o seu jornal de quinta-feira 1.º de julho, n. 176, na 7.ª columna da frente encontrei um artigo intitulado: *Scenas contemporaneas*, sobre a dominação franceza em Portugal. No verso da folha e no fim do artigo, onde falla no cabique vindo do Algarve á ilha da Madeira, e ahí ajustára com um joven piloto para vir conduzir o mesmo a este porto, cumpre-me dizer o seguinte:

O cabique *Bom Sucesso* veio alli á ilha dar parte da revolução ter rebentado em Portugal contra os francezes e pedir ao governador da ilha um piloto para conduzir o cabique a este porto, porque o dito Nobrega apenas tinha pratica das cartas de Portugal e Inglaterra. Francisco Domingues Machado, capitão e piloto de um barco prompto a seguir viagem para a ilha do Fayal, foi chamado á presença do governador para vir de piloto no dito cabique, ao que o mesmo annuiu. Este joven piloto já tinha navegado para a China, e não foi por falta de cartas hydrographicas que arribarão ao norte da ilha de Tamaracá e ao sul de Goyanna, e não á Cayenna Franceza, como se diz naquelle artigo, em razão de grandes calmas e grandes correntes para Oeste, seguindo daquelle ponto em direitura ao Rio de Janeiro, e não pela costa acima como se lê no mesmo artigo. Também não foi só premiado Manoel de Oliveira Nobrega, porque o forão todos em numero de 18, uns poucos 2.º tenentes, incluindo este seu criado, que foi o seu nome no decreto para Lisboa; este Machado foi dono e capitão da barca brasileira *Lizia*, antes *General Lecor*, bem conhecido nesta praça; foi também elle o primeiro que levou a bandeira do imperio do Brasil aos portos estrangeiros, como á California, a Valparaíso, á Havana, aos Estados-Unidos da America do Norte, a Londres, a Hamburgo e ultimamente á Antuerpia e outros muitos pontos.

Rogo-lhe, Sr. redactor, o obsequio de mandar inserir estas poucas linhas no seu acreditado jornal para esclarecimento da verdade, no que muito obsequiará a seu assignante e constante leitor

F. D. MACHADO.

S. Domingos de Nitheroby, rua do Ingá n. 1,
sabbado 3 de julho de 1858.

Reprodução do artigo original publicado no "*Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal*" do Rio de Janeiro

À data da publicação do artigo acima, Francisco Domingues Machado, demonstra de forma bastante humilde, não se revelando de início, mas sim referindo-se a si na terceira pessoa, e ainda nos revela que foi primeiro navegador que levou a bandeira do Império do Brasil aos portos estrangeiros mais importantes à altura, como à Califórnia, a Valparaíso, a Havana, aos Estados-Unidos da América do Norte, a Londres, a Hamburgo e últimamente à Antuérpia e outros muitos portos. O autor do artigo acima citado chega a incluir a sua morada para que, em caso de dúvidas ele as pudesse esclarecer presencialmente.

A idoneidade de Francisco Domingues Machado é atestada num outro artigo que encontrei publicado no "*Jornal do Commercio*" de 1 de Fevereiro de 1842, onde um "portuguez" que não se querendo identificar, reclama que justiça seja feita, no que toca ao reconhecimento de créditos relativamente ao transporte de sementes de plantas do chá do Brasil para Lisboa. Neste artigo, um individuo de seu nome Francisco Adolpho Varnhagen levava do Brasil para Portugal umas sementes de chá, e publica um opusculo apresentado à Academia de Lisboa, "*...onde se esforçara por provar que a cultura desta planta podia prosperar muito no reino, assim como em todos os climas temperados em que as laranjeiras e roseiras do Japão crescem ao ar livre*". O autor do artigo reclama que o mesmo havia sucedido em 1839, pedidas pela filha do rei D. João VI, foi Francisco Domingues Machado quem transportou as sementes que se encontram de boa saúde. Ressalva ainda este anónimo, que, "*...Francisco Domingues Machado, e he pessoa muito conhecida no Rio de Janeiro, por ser capitão da barca Lysia, e sobretudo, por ter conduzido a esta capital o cahique algarvio em que Manoel de Oliveira Nobre veio dar parte da expulsão de Junot.*"

Transcrevo abaixo o mencionado o artigo no seu texto original:

"HUMA RESTITUIÇÃO.

Sr. Redactor — He justo que a cada hun se dê o que lhe toca. Na Revista Universal de Lisboa de 11 de novembro de 1841, vejo a notícia de que Francisco Adolpho Varnhagen levara do Brazil para Portugal umas sementes de chá, e, n'hum opusculo apresentado à Academia de Lisboa, se esforçara por provar que a cultura desta planta podia prosperar muito no reino, assim como em todos os climas temperados em que as laranjeiras e roseiras do Japão crescem ao ar livre.

O zelo deste Portuguez adoptivo he certamente louvavel, porém, quando elle levou para Portugal o chá, e quando se esforçava para provar a possibilidade da sua naturalisação, já havia mais de dous annos que esse serviço estava prestado, e já a questão da possibilidade da cultura daquella preciosa planta estava decidida pela affirmativa. Já em 1839 alguém, tão portuguez como quem quer que seja no mundo, no sangue, na terra, no nome, e sobretudo nos sentimentos e nas acções, havia mandado para Lisboa sementes e plantas de chá, que já em outra viagem haviãp ido, mas que tinham morrido pelo caminho. As de 1839, porém, chegarão perfeitissimas e tem prosperado optimamente. Quem as mandou ir e quem as tem cultivado chama-se D. Isabel Maria, e he pessoa muito conhecida em Lisboa, por ser infanta de Portugal e filha d'el rei D. João VI; quem as levou chama-se Francisco Domingues Machado, e he pessoa muito conhecida no Rio de Janeiro, por ser capitão da barca Lysia, e sobretudo, por ter conduzido a esta capital o cahique algarvio em que Manoel de Oliveira Nobre veio dar parte da expulsão de Junot. Ao pai daquella senhora devem os Fluminenses o melhor ramo de commercio que actualmente possuem; á filha deverão os Portuguezes, com a cultura do chá, hum novo ramo de exportação. E não he só este serviço prestado por aquella illustre princeza à agricultura do paiz; muitos outroslhe tem ella feito e está fazendo que levarião longas paginas a memorar: porém nesta correspondencia trata-se unicamente do chá.

Rio de Janeiro, 30 de janeiro..."

(cota Jornal do Commercio (RJ) - 1840 a 1849 - Ano 1842\Edição 00031)

Alberto Iria volta a citar Batista Lopes, a partir de um artigo publicado em "*O Panorama: jornal litterário e instructivo da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis*", numa edição de 28 de Setembro de 1839, vol III, nº 126, página 312, definindo a viagem como "*atrevida*".

Reproduzo abaixo a página do referido jornal assim como a transcrição do texto do artigo com que Batista Lopes descreve a empresa dos bravos olhanenses.

312

O PANORAMA:

annos deu elrei a Diogo Botelho a capitania da ilha de S. Thomé, e depois a de Cananor, onde fez mui relevantes serviços.

Não é menos atrevida a empresa que em nossos dias formaram uns poucos de pescadores d'Olhão, e tanto mais para admirar quanto sua crassa ignorancia contrastava com os conhecimentos de Diogo Botelho. — Em Julho de 1808 se propozeram uns pescadores d'Olhão, pequena povoação na costa do Algarve, a levar ao Rio de Janeiro a noticia da sublevação que alli tinha havido contra os Francezes, que então occupavam o reino. Aprestou-se um pequeno cahique da pesca, da lotação de duas mil arrobas, pouco mais ou menos, em que foi por mestre Manuel Martins Garrocho, e por piloto Manuel d'Oliveira Nobre. Aportaram á ilha da Madeira, onde se refizeram d'agua e mantimentos, e seguiram sua derrota para o Rio de Janeiro, onde o Sr. D. João VI. os acolheu com benignidade e admiração, vindo a ter por elles a primeira noticia de terem os francezes evacuado o Algarve. Todos os habitantes do Rio de Janeiro, naturaes e estrangeiros, ficaram maravilhados de que em tão fragil e pequena embarcação podessem atravessar tantas mil leguas do oceano houtsens não só leigos nas mais trivias regras da nautica, mas que nunca se haviam afastado com leguas da costa de Portugal! Muitos estrangeiros, e principalmente os inglezes, tiraram a planta e dimensões do barco, que conservavam com apreço. O principe regente premiou a tripulação com dinheiro; deu ao mestre o cargo de guarda-mór da saude, e ao piloto o de capitão do porto d'Olhão; ambos tiveram a patente e soldo de primeiros tenentes da marinha, tenças de 200 \$ (200 réis, a condecoração do habito da ordem de Christo, e passagem para voltarem ao reino. O cahique esteve algum tempo conservado para memoria na ilha das cobras, depois foi empregado no serviço do arsenal.

B. L.

guezes. Por fallecimento deste rei, os nobres se dividiram em dois bandos, um que favorecia as pertenções de D. Brites, casada com D. João de Castella, e filha de D. Fernando, e outro que seguia o partido do Mestre d'Aviz, e no final vencimento da causa a favor da dynastia portugueza ficaram desbaratadas e extinetas muitas das familias illustres do bando opposto, e pelo contrario se elevaram outras, que não possuindo armas proprias, adoptaram os brazões antigos, sendo tal a confusão que na batalha de Aljubarrota as bandeiras dos aventureiros estavam cheias de insignias e armas que competiam a outros. Elrei D. João 1.^o, considerando no prejuizo e desar que disto se seguia para a nobreza, a exemplo dos reis de Inglaterra, com quem pelo seu casamento com D. Philippa de Lencastre estava aparentado, introduziu em Portugal o officio dos reis d'armas; em cujos livros se pintavam as insignias de todas as linhagens do reino.

Elrei D. Manuel não achando ainda perfeita esta instituição, mandou Antonio Rodrigues, seu rei de armas, a varias côrtes da Europa estudar as obrigações e usos que observavam os officiaes da nobreza, fez examinar as sepulturas pelo reino em que havia brazões e escudos, estabeleceu regimento aos officiaes da armaria, e construiu no paço de Cintra o magnifico salão, que alli se vê, no tecto do qual estão pintados os escudos com suas côres, e timbres de 74 familias além dos pertencentes aos troncos da Casa Real: como consta da chronica do mesmo rei escripta por Damião de Goes, 4.^a parte cap. 86.

Além dos reis d'armas ha outros officiaes chamados arautos e passavantes. Os arautos, cujo nome parece vir do allemão *herold*, gosavam de grande immunição nas guerras, sendo os mensageiros dos recados dos principes, e tomavam o nome da principal cidade do reino. Os passavantes tinham o nome da principal villa da sua provincia; e era seu officio andar por varias provincias, vendo os usos e costumes

"... Não é menos atrevida a empreza que em nossos dias formaram uns poucos de pescadores d'Olhão, e tanto mais para admirar quanto a sua crassa ignorancia contrastava com os conhecimentos de Diogo Botelho. - Em Junho de 1808 se propozeram uns pescadores d'Olhão, pequena povoação na costa do Algarve, a levar ao Rio de Janeiro a noticia da sublevação que alli tinha havido contra os Francezes, que então occupavam o reino. Aprestou-se um pequeno caíque de pesca, da lotação de duas mil arrobas, pouco mais ou menos, em que foi por mestre Manuel Martins Garrocho, e por piloto Manuel d'Oliveira Nobre. Aportaram à ilha da Madeira, onde se refizeram d'água e mantimentos, e seguiram sua derrota para o Rio de Janeiro, onde o Sr. D. João VI, os acolheu com benignidade e admiração, vindo a ter por elles a primeira noticia de terem os francezes evacuado o Algarve. Todos os habitantes do Rio de Janeiro, naturaes e estrangeiros, ficaram maravilhados de que em tão frágil e pequena embarcação podessem atravessar tantas mil leguas do oceano homens não só leigos nas triviais regras da nautica, mas que nunca se haviam affastado cem leguas da costa de Portugal! Muitos estrangeiros, e principalmente os inglezes, tiraram a planta e dimensões do barco, que conservavam com apreço. O principe regente premiou a tripulação com dinheiro; deu ai mestre o cargo de guarda-mór da saude, e ao piloto o de capitão do porto d'Olhão; ambos tiveram a patente e soldo de primeiros tenentes da marinha, tenças de 200\$000 réis, a condecoração do habito de Christo, e passagem para voltarem ao reino. O cahique esteve algum tempo conservado para memoria na ilha das cobras, depois foi empregado no serviço do arsenal.

B.L."

Apesar de reconhecer a audácia da viagem, é em tom de graça que chama de ignorantes aos pescadores olhanenses, pois não dispunham dos conhecimentos de navegação necessários para empreender uma viagem destas, comparando a viagem do "*Bom Successo*" com os feitos de Diogo Botelho Pereira e a sua pequena fusta que apesar das grandes dificuldades e distância o trouxe da Índia a Lisboa, Batista Lopes torna claro que os heróis acabam sempre por serem bem sucedidos nas suas missões. No entanto, Batista Lopes desconhecia efectivamente a experiência de Francisco Domingues Machado no que dizia respeito a navegação oceânica. De resto, encontrei inúmeras menções ao piloto a governar navios de transporte de carga e passageiros para os mais variados destinos, a partir dos registos de entradas e saídas de embarcações do porto do Rio de Janeiro, publicados na imprensa da época.

Desta forma se fez o enaltecimento da viagem, face ao tamanho da embarcação e a coragem do piloto Manuel de Oliveira Nobre classificando-o como caso único na história naval internacional, obscurecendo as viagens de Américo Vespúcio e Cristovão Colombo séculos antes, um retrato bastante exagerado na minha opinião. Remata, no entanto, o artigo com um dado que é factual e de importância extrema para este nosso trabalho.

De facto, este artigo de Batista Lopes, publicado em "*O Panorama*", é igualmente suportado pelas mesmas notas de rodapé de "*O Novo Argonauta*" de José Agostinho de Macedo. Alberto Iria também nos dá como facto histórico, que o caíque teria ficado durante muitos anos para a admiração de todos, porém Batista Lopes vai mais longe afirmando o caíque "*Bom Successo*", não ficou só em exposição para memória durante algum tempo, como algum tempo depois foi colocado ao serviço do Arsenal da Marinha do Rio

de Janeiro ⁽⁹⁾, o que na realidade aconteceu, conforme demonstrarei mais adiante neste trabalho.

Foi a partir deste pequeno fragmento do artigo acima que tentei seguir os passos do caíque após a sua difícil e incrível viagem até ao Brasil. Contudo, em 1841, o mesmo autor, Batista Lopes, afirma ainda que o monarca ofereceu aos tripulantes do caíque, um iate para poderem voltar ao reino. Creio que o monarca lhes concedeu passagens de regresso a bordo de um iate e não uma embarcação conforme descrito, o que poderá induzir em erro o leitor menos atento, julgando que os bravos navegantes regressaram ao Algarve num barco que eles próprios seriam novamente a tripulação.

O número 136 do jornal “*O Panorama*” na sua edição de 7 de Dezembro de 1839, na página 392, confirma igualmente o crédito de Francisco Domingues Machado. Uma notícia sobre um aditamento a um artigo publicado no número 126 do mesmo jornal, repondo a verdade dos factos, faz justiça à valentia e conhecimentos de navegação náutica do jovem piloto embarcado no Funchal.

Transcrevo e reproduzo o artigo em questão para que não restem quaisquer dúvidas.

(9) O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, foi criado em 29 de Dezembro de 1763 pelo Vice-rei António Álvares da Cunha, 1º conde da Cunha, tinha por objectivo reparar os navios da marinha portuguesa. A sua importância cresceu quando Salvador deixou de ser a capital da colónia e passando para o Rio de Janeiro. Com a vinda da Família Real Portuguesa para o Brasil em 1808, o Arsenal passou então a ser designado como Arsenal Real da Marinha ou como Arsenal da Corte.

"Noticia de mais um piloto portuguez do cahique- Bom-successo- que levou ao Brasil a participação da restauração do Algarve, depois da invasão franceza.

Em additamento ao que se acha escripto em o N° 126 deste jornal a pag. 310, e em obséquio à verdade vamos referir um facto, que ultimamente nos foi transmittido.

O cahique = Bom-successo = que sahiu d'Olhão para o Rio de Janeiro, a participar á corte portugueza a plausível nova de estar liberto o Algarve do jugo de Napoleão, foi governado até a Ilha da Madeira pelo mestre Manuel Martins Garrocho, e pelo piloto Manuel d'Oliveira Nobre: porem daquella ilha até ao Brasil quem deu rumo ao cahique como piloto, e como tal fez a derrota, foi Francisco Domingues Machado, que então se achava no Funchal, e que já tinha feito uma viagem de Lisboa a Macáu, como practicante a bordo da galera Voadora, do negociante desta praça, J. Nunes da Silveira. Elrei D. João 6º, então principe regente, premiou, por tão ousada e patriotica acção, a tripulação e officiaes do cahique, e entre elles o sobredito Machado com uma sença effectiva de 60:000r.s por anno, por decreto de 21 de Julho de 1809, e do que se lhe expediu portaria em 27 do dito mez e anno, referendada pelo marquez [então Conde] d'Aguiar; alem disto foi condecorado com o hábito de Christo, e teve a patente de 2º tenente da Armada Real, de que ainda recebe soldo pelo thesouro publico do imperio do Brasil.

José Agostinho de Macedo cantou esta expedição no seu poemeto = O Novo Argonauta, = onde faz menção dos nomes dos que a compozeram."

Noticia de mais um piloto portuguez do cahique — Bom-successo — que levou ao Brasil a participação da restauração do Algarve, depois da invasão franceza.

Em additamento ao que se acha escripto em o N.^o 126 deste jornal a pag. 310, e em obsequio á verdade vamos referir um facto, que ultimamente nos foi transmittido.

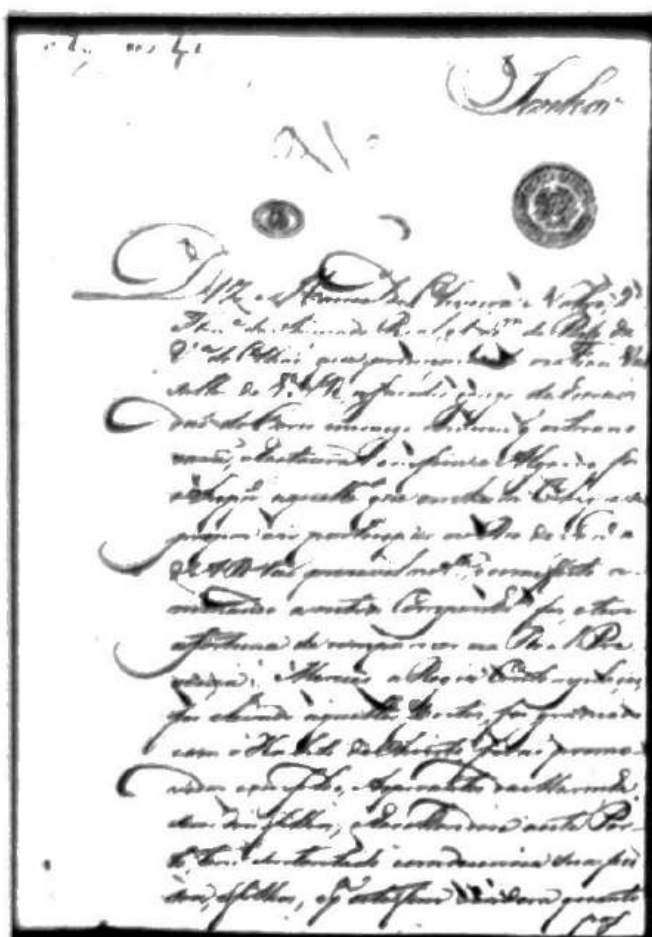
O cahique = Bom-successo = que sahiu d'Olhão para o Rio de Janeiro, a participar á corte portugueza a plausivel nova de estar liberto o Algarve do jugo de Napoleão, foi governado até a Ilha da Madeira pelo mestre Manuel Martins Garrocho, e pelo piloto Manuel d'Oliveira Nobre: porem daquella ilha até ao Brasil quem deu rumo ao cahique como piloto, e como tal fez a derrota, foi Francisco Domingues Machado, que então se achava no Funchal, e que já tinha feito uma viagem de Lisboa a Macáu, como practicante a bordo da galera Voadora, do negociante desta praça, J. Nunes da Silveira. Elrei D. João 6.^o, então principe regente, premiou, por tão ousada e patriótica acção, a tripulação e officiaes do cahique, e entre elles o sobredito Machado com uma tença effectiva de 60:000 r.^s por anno, por decreto de 21 de Julho de 1809, e do que se lhe expediu portaria em 27 do dito mez e anno, referendada pelo marquez [então conde] d'Aguiar; alem disto foi condecorado com o habito da Ordem de Christo, e teve a patente de 2.^o tenente da Armada Real, de que ainda recebe soldo pelo thesouro publico do imperio do Brasil.

José Agostinho de Macedo cantou esta expedição no seu poemeto = O Novo Argonauta, = onde faz menção dos nomes dos que a compozeram.

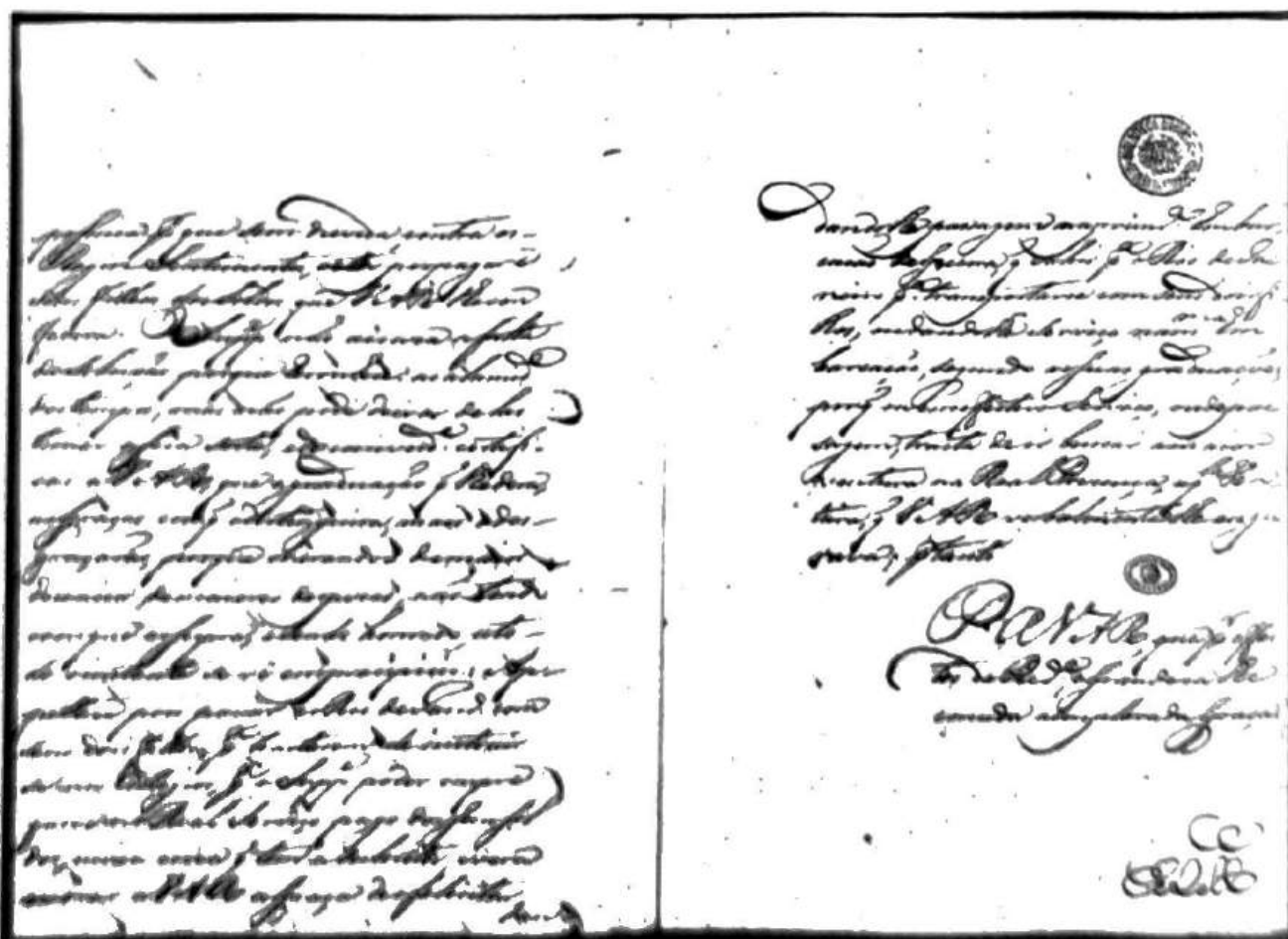
Os elementos referidos no artigo acima reproduzido, trazem dados novos sobre o que anteriormente havia sido relatado por José Agostinho de Macedo, que conferia apenas a Manuel de Oliveira Nobre, o hábito da Ordem de Cristo e a promoção a 2º Tenente da Armada Real, sendo os seus companheiros distinguidos com uma “*medalha de honra*”. Embora Batista Lopes considere, mais tarde, que a publicação desta correcção foi uma tentativa de impugnação dos feitos de Manoel de Oliveira Nobre por parte de Francisco Domingues Machado, considero à luz destes novos dados que se trata de acertar contas com a história, sendo mais que evidentes os créditos e o valor do jovem piloto reconhecidos pelo príncipe regente concedendo-lhe a referida tença com o respectivo soldo assim como o Hábito de Cristo.

Antero Nobre, autor do opúsculo citado apresenta-nos ainda a informação extraída da “*Monografia do Concelho de Olhão da Restauração*” de Ataíde Oliveira, onde que a embarcação foi adquirida pelo rei por seis mil cruzados tendo a mesma ficado no Rio de Janeiro. A única prova que nos é apresentada por Antero Nobre é a seguinte: - Um colaborador de Ataíde Oliveira presta a informação que através de uma neta de Manuel Martins Garrocho que a sua mãe recebia uma pensão em 1906, que a julgar pelo título da mesma o cahique teria ficado no Rio de Janeiro.

Um outro elemento que levantou em mim a dúvida no que dizia respeito ao relato de Manoel de Oliveira Nobre a José Agostinho de Macedo, assim como as suas intenções, foi a existência de um documento, não datado, existente no Arquivo Histórico Ultramarino referente a um requerimento do mesmo dirigido a Sua Alteza Real que consiste do seguinte teor:



Reprodução da 1ª página do requerimento acima mencionado.



Reprodução das páginas 2 e 3 do requerimento apresentado por Manoel de Oliveira Nobre.

"Diz Manoel de Oliveira Nobre, 2º Tene da Armada Real, Capm do Porto da Va de Olhão, que principiamento [sic] os fieis Vassallos de N.A.R., a sacudir[sic] o jugo da Escravidão do Corso inimigo comum que os tiranizava, ele travado em fim no Algarve, por o Suppe aquelle que enviam cahique se propos a ir participar no Rio de Jano a V A R tão prezavel nesta, e comeffeito animando a outros companheiros foi, e teve a fortuna de comparecer na Real Presença: Mereceo a Regia Comtemplação, foi elevado aquelles postos, foi graduado com o Habito de Christo, forao promovidos com soldo, Aspirantes de Marinha, seus dois filhos, reconhecendose neste posto, tem sustentado com decencia sua pesoa, e filhos, e que este fim venderao, quanto profissão que sem duvida contra os Regios Sentimentos, estes propagasse seus filhos dos soldos que V A R lhe conferira. O Suppe não recuza a falta de solução porque recordase a calamide[sic] dos tempos, mas não pode deixar de lastimar a pouca sorte e de comover e certificar a V A R, que a graduação que lhe dera, as graças com que distinguira, mais o desgraçarão, porque onerando de maior decencia, de maiores despesas, não tendo com que as figura, e sendo honrado a todo o instante se vê em precipicio: Apettece pois passar ao Rio de Janeiro com os seus dois filhos para tratarem de instruir se nos collegios, se o Suppe puder empregar-se no Real Serviço pago dos seus soldos, unica coiza se tem a subsistir e verao exorar V A R a graça de o felicitar dando lhe passagem da primeira embarcação de guerra que sair para o Rio de Janeiro. Transportando-se com os seus dois filhos ou dando lhe serviço numa embarcação segundo as suas graduações porque ou em effectivo serviço, ou de passagem, tracta de ir buscar a maior escritura na Real Presença, aqla escritura que V A R verbalmente assegurava, scrito[sic]

Pa N. A. R. que lhe effeitos do Pedido e grandeza lho conceda a implorada graça"

Da análise ao documento e seu conteúdo, podemos constatar o seguinte, este documento apresenta na realidade 2 cotas, sendo a primeira AHU-Rio de Janeiro, Cx. 244 Doc 50 e a segunda AHU_ACL_CU_017, Cx. 252\Doc. 17163.

Inquirimos o Arquivo Histórico Ultramarino acerca da datação do documento e sobre a existência de uma segunda cota. Pela pronta resposta do Arquivo Histórico Ultramarino pudemos entender, de imediato, a necessidade de Manoel de Oliveira Nobre em chamar para si toda a atenção como principal herói da histórica e ousada viagem. Ficámos ainda a saber, por intermédio do Arquivo Histórico Ultramarino, que era bastante comum alguns requerimentos não estarem datados, assim, e após uma segunda verificação da data chegou-se à conclusão que o documento é posterior a Setembro de 1808 e anterior a 26 de Agosto de 1809. Este requerimento foi feito depois de Manuel de Oliveira Nobre ter regressado a Portugal e tem um despacho que refere ter sido passado aviso em 26 de Agosto que só pode ser do ano de 1809, uma vez que em Agosto de 1808 ainda não tinha sido promovido a Capitão do Porto de Olhão, e, nem mesmo a Segundo-Tenente da Armada como podemos aferir pelo documento que adiante reproduzimos.

Em Agosto de 1808 encontrava-se o requerente a caminho do Brasil, o que torna a datação mais plausível de ser 1809. Alberto Iria chega mesmo a afirmar que o documento tinha sido respondido por Sua Magestade, mas correspondência recente mantida com o Arquivo Histórico Ultramarino nega essa afirmação. Uma pesquisa paralela, foi efectuada pelos técnicos do Arquivo Histórico Ultramarino, aos Livros de Porta da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar entre 1807 e 1814 e encontraram-se, efectivamente, várias referências ao nome de Manoel de Oliveira Nobre,

mas nenhuma parecia corresponder à tramitação do requerimento mencionado anteriormente. Nestes livros registava-se informação relativa ao estado de tramitação administrativa dos documentos, em particular dos requerimentos que davam entrada na Secretaria de Estado.

No que diz respeito à cota AHU - Rio de Janeiro, Cx. 244 Doc 50 - esta corresponde a uma cota anterior que o documento tinha e que ainda permanece no catálogo do arquivo, para possibilitar a correspondência com a cota atual.

Nada de estranho no teor deste requerimento, onde o Capitão de Porto Manoel de Oliveira Nobre, intenta cobrar uma promessa verbal do Príncipe Regente aquando da sua ida ao Rio de Janeiro no caíque "*Bom Successo*". Apesar de sabermos que não foi redigido por mão própria, uma vez que o Capitão Manoel de Oliveira Nobre, não sabia escrever, o requerimento é pertinente quanto ao teor do seu conteúdo. Ficamos assombrados com o que nos é revelado a seguir. O Capitão do Porto da Vila de Olhão, Manoel de Oliveira Nobre, informa Sua Alteza Real, através do referido documento, estar a passar por grandes dificuldades financeiras, endividado e à beira de um "*precipício*". A situação era de tal modo grave que este não vê outra solução senão deslocar-se com a família para o Rio de Janeiro. Pretende este, levar consigo os seus dois filhos, onde deseja inscrevê-los nos "*collegios*" que o seu ordenado consiga pagar. Contudo, não dispõe de dinheiro sequer para as passagens e oferece-se, por forma, a custear a sua viagem e dos filhos, prestando o serviço a bordo de qualquer embarcação que siga para o Brasil, civil ou militar, e que necessite de alguém com a sua patente, tal era o seu desespero. Segundo informação prestada pelo Arquivo Histórico Ultramarino, não existe qualquer correspondência relativamente à

tramitação deste requerimento. Isto quer dizer, o requerimento de Manoel de Oliveira Nobre nunca foi satisfeito.

O documento abaixo contém o resumo de um conjunto de despachos expedidos pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínio Ultramarinos, e publicado na "*Gazeta do Rio de Janeiro*" a título de suplemento, onde constam entre outros, a promoção de Manoel de Oliveira Nobre; Manoel Martins Garrocho (no documento aparece com a grafia *Garroso*); Joaquim Ribeiro; Joaquim do Ó e Manoel de Oliveira, todos eles, tripulantes do caíque "*Bom Sucesso*" e promovidos a Segundos-Tenentes da Armada Real por decreto de 18 de Outubro de 1808 e não 26 de Novembro, ou até mesmo 17 de Dezembro como divulgado anteriormente por outros autores.

De facto, Alberto Iria refere que o vencimento anual de 400\$000 (quatrocentos mil réis) era meramente honorário pelo que Manuel de Oliveira Nobre nunca auferiu tal quantia.

Portanto, sabemos agora que apesar do feito heróico de terem alcançado o Brasil numa embarcação de dimensões pouco comuns para este tipo de travessia, terem sido os primeiros a levar à corte as notícias da sublevação contra os exércitos de Napoleão à corte no exílio com todos os perigos que tal representava, os pescadores de Olhão nunca foram devidamente recompensados pois...

"Em perigos e guerras esforçados Mais do que prometia a força humana, E entre gente remota edificaram Novo Reino, que tanto sublimaram"

S U P P L E M E N T O.

O Senhor Tenente Coronel *Moura* está authorisado e encarregado de organisar em *Plymouth* o primeiro Batalhão da *Leal Legião Lusitana*, e a Companhia de *Artilheria Ligera*, que a esta se deve addicionar, ficando á direcção do Senhor Tenente Coronel *Licor*, que vai adiante, a organização dos outros Batalhões, que hão de ser completados por ordem do Governo Supremo do *Porto*: reservando-me a nomeação dos Capitães commandantes das Companhias, do Quartel Mestre, e Ajudantes do mesmo, Capellão, e Cirurgião Mór, assim como a escolha de todos os S. S. Officines, Officines Inferiores, e Cadetes que parecer necessario arvorar no exercicio de Patente immediatamente superior; para o que me mandará immediatamente a Lista de todos os S. S. Officiaes, Officiaes Inferiores, e Cadetes voluntarios. (Assignado.) D. D. A. DE SOUZA COUTINHO.

Rio de Janeiro 7 de Dezembro.

Despachos, expedidos pela Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Dominios Ultramarinos.

Por Decreto de 3 de Outubro de 1808.

Sargento Mór da Praça da Ilha da Madeira, *Francisco Manoel Patrone*.

Por Decreto de 4 do mesmo.

Sargento Mór effectivo, e Inspector do Trem d' Artilheria daquella Ilha, *Alexandre Florentino Martins Pestana*.

Por Decreto de 12 do mesmo.

Alferes do Batalhão da Ilha Terceira, *João Affonso de Almeida*.

Por Decreto de 18 do mesmo.

Segundos Tenentes da Armada Real.	{	<i>Manoel Martins Garroso.</i>
		<i>Manoel de Oliveira Nobre.</i>
		<i>Custodio José da Silva.</i>
		<i>Manoel de Oliveira.</i>
		<i>Joaquim Ribeiro.</i>
		<i>Joaquim do O'.</i>

Por Decreto de 4 de Novembro.

Capitão Mór dos Districtos dos Quilengues, *Manoel José de Souza*.

Por Decreto de 12 do mesmo.

Regimento de Infanteria de Angola.

Tenente de Granadeiros.	<i>Vicente Rodrigues Fialbo.</i>
d.º da quarta Companhia.	<i>Antonio Felro de Andrade.</i>
Ajudante.	<i>Francisco dos Santos Cortezão.</i>
Secretario.	<i>Manoel Lourenço.</i>
Alferes de Granadeiros.	<i>João Firmino Rangel.</i>
d.º da segunda Companhia.	<i>José Antonio Cortezão.</i>
— da terceira dita.	<i>Eusebio Velasco.</i>
— da setima —.	<i>João Gonçalves da Rocha.</i>

Reprodução da relação dos despachos expedidos pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínio Ultramarinos e publicado na "*Gazeta do Rio de Janeiro*".

O percurso do Caíque “Bom Sucesso”



No vasto acervo de publicações periódicas, existente na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional do Brasil, encontram-se inúmeras referências ao termo “*Bom Sucesso*”, no entanto o “*Cahique Bom Sucesso*” aparece-nos com algumas variantes no seu nome, sendo estas as várias designações encontradas durante o processo de pesquisa que conduziu ao percurso abaixo traçado referente às deslocações efectuadas pelo nosso “*Bom Sucesso*”, depois da sua chegada ao Rio de Janeiro:

- *Cahique Bom Sucesso*;
- *Cahique de Sua Alteza Real Bom Sucesso*;
- *Cahique R. Bom Sucesso*;
- *Cahique da Corôa Bom Sucesso*;
- *Cahique Nacional e Real Bom Sucesso*;

- *Cahique Real Bom Successo*;
- *Cahique Bom Successo Nacional e Imperial*;
- *Cahique Nacional e Imperial Bom Successo*.

Sabendo que o caíque "*Bom Successo*" entrou ao serviço do Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, localizámos a maior parte das suas deslocações através dos registos de entradas e saídas das embarcações no Porto da referida cidade, publicadas como de costume nos jornais diários da época. Estes são uma fonte de informação bastante importante uma vez que nos permite calcular os tempos das viagens, perceber que tipo de mercadorias eram transportadas e acima de tudo saber por onde andou este barco que, por força da ousadia com que os seus tripulantes desafiaram o oceano, acabou por se tornar elemento principal do brasão desta *Nobre Cidade de Olhão da Restauração*.

Ao caíque "*Bom Successo*" coube ser governado por três mestres que aparecem repetidamente nas várias deslocações que este efectua ao longo dos anos que conseguimos apurar, de seus nomes : José dos Santos da Fonseca ⁽¹⁰⁾, Manoel Martins e António José Pereira ⁽¹¹⁾. Pouco se conhece acerca destes três indivíduos que acredito que se tratassem de funcionários contratados pelo Arsenal da Marinha. Nem todos os registos de entrada ou saída do porto apresentam o

(10) A 2 de Maio de 1827 aparece-nos o registo do Mestre José dos Santos da Fonseca no comando do *Hiate Imperial* com destino a Sepetiba, notícia do jornal *Império do Brasil – Diário Fluminense*, da mesma data.

(11) Uma referência ao também Mestre do caíque António José Pereira e a um "*Hiate Bom Successo*" aparece-nos no *Diário do Rio de Janeiro* de 1846, na sua edição de sexta-feira de 15 de Maio do mesmo ano, com destino a Santa Catarina, saída esta a 14 de Maio, contudo já não se trata do nosso caíque "*Bom Successo*".

nome do mestre da embarcação ou até mesmo o tipo de carga que transportam, contudo, em muitos deles esta informação é crucial para entendermos o tipo de utilização que era dada ao caíque.

São inúmeros os elementos reunidos que nos permitem reconstruir uma boa parte do percurso do caíque “*Bom Sucesso*” após a sua entrada ao serviço do Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro. Assim, cruzando os dados recolhidos nas publicações periódicas da época com os dados encontrados no espólio de documentos existentes num Fundo do Arquivo Nacional do Brasil, denominado: *Fazenda Nacional de Santa Cruz*⁽¹²⁾ (EM) - 1612 a 1962 - *INVENTÁRIO ANALÍTICO DOS DOCUMENTOS TEXTUAIS* – podemos perceber qual foi o papel do caíque “Bom Sucesso” após a sua entrada ao serviço do Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro e posteriormente ao serviço da Real Fazenda de Santa Cruz .

As notações das cotas apresentadas a negrito, mais abaixo, constantes no espólio deste arquivo apresentam a seguinte composição:

O primeiro conjunto de letras, **BR RJANRIO** – Corresponde à ISDIAH – Norma Internacional para Descrição de Instituições com Acervo Arquivístico; seguido de **EM** – Corresponde ao Código no fundo FAZENDA NACIONAL DE SANTA CRUZ no acervo deste Arquivo Nacional; **CAI** – Corresponde à – Caixa, poderia ser COD – Códices ou LRE – Livro de Registro; “**0**” - Corresponde à Secção da CAI – Caixa não comporta série; “**0507**” – Corresponde à notação original da unidade de arquivamento referenciada em trabalhos académicos; “**001**” – Corresponde à notação da pasta em ordem sequencial de 001 a 999 (campo com três posições).

(12) Consultar Anexo C

Esta explicação pretende servir de guia ao leitor para que se situe nos registos aqui transcritos referentes a este arquivo e entenda o conteúdo de cada uma das entradas do inventário que dizem respeito ao caíque “Bom Sucesso”.

Na imprensa brasileira da época (*Gazeta do Rio de Janeiro*), a primeira referência ao caíque “*Bom Sucesso*” aparece-nos no ano de 1813. Sendo desconhecido o seu paradeiro entre Setembro de 1808, data da sua chegada ao Rio de Janeiro, após a difícil e arriscada viagem através do Oceano Atlântico e Julho de 1813. Creio efectivamente ter ficado “...para admiração de todos...” conforme Batista Lopes o relata não indicando porém as suas fontes.

Esta passagem do caíque “*Bom Sucesso*” pelo Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro no período de 1808 a 1813, aparentemente não gerou qualquer documentação, pois por diversas vezes e por diferentes investigadores, esta instituição foi inquirida acerca da existência de registos referentes à passagem da embarcação “*Bom Sucesso*” pelo Arsenal e a resposta tenha sido sempre negativa. Um dos exemplos do que menciono anteriormente é o documento ANEXO B que se encontra na secção de anexos deste trabalho, onde nos é reportado através do Departamento de História Marítima e Naval do Serviço de Documentação da Marinha Brasileira, a existência de um “*Iate Bom Sucesso*”⁽¹³⁾, que se veio a verificar não se tratar da embarcação que estudámos neste trabalho. A resposta que trans-

(13) Este “Iate Bonsucesso”, foi adquirido pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, a um particular de seu nome João Henrique Marques, pela quantia de 5,000\$000 (cinco mil reis), com vista a apoiar as tropas imperiais contra os revoltosos que pretendiam a independência da província. Após a entrada ao serviço da Marinha, passou a denominar-se Escuna Canhoneira Nº 5, sendo que a embarcação foi mais tarde baptizada como Escuna Canhoneira Fanfa, depois da Batalha de Fanfa - na chamada Revolução Farrroupilha ou Guerra dos Farrapos ocorrida entre 1835 e 1845 - que assegurou a vitória das tropas leais ao Imperador Pedro II, com a assinatura do Tratado de Poncho Verde a 1 de Março de 1845.

crevo a este pedido, foi efectuado ao respectivo serviço pelo Sr. Luis Severiano, cidadão brasileiro, com um enorme interesse na história de Olhão. A resposta da Marinha Brasileira ao seu pedido encontrou o seu caminho até mim, através do meu amigo e colaborador de outros trabalhos, José João Brito Cabaço, do Arquivo Histórico Municipal António Rosa Mendes, em Olhão. A Marinha Brasileira dá-nos conta da ausência de qualquer registo em documentação primária à guarda do referido serviço da chegada do caíque português “*Bom Sucesso*” no porto do Rio de Janeiro, nem sequer de uma posterior permanência desta embarcação no Arsenal de Marinha da Corte. Contudo o que viemos a descobrir mais tarde é que não é totalmente verdadeira a resposta do Serviço de Documentação da Marinha Brasileira. Este serviço, adianta ainda que, não há na Biblioteca da Marinha nenhuma obra que faça referência a esta embarcação. O referido documento apenas faz referência a uma escuna canhoeira denominada “Nº 5”, mais tarde re-baptizada de “*Fanfa*” que tratámos de tentar descobrir o seu percurso, no intuito de apurar se se trataria do nosso caíque “Bom Sucesso”, o que não se veio a verificar.

Os dados que são transmitidos relativamente à embarcação denominada “*Fanfa*”, pelo Serviço de Documentação da Marinha Brasileira no referido anexo, foram extraídos das páginas 52 e 100 da obra “*Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*”, inicialmente publicado em 1943, da autoria do Dr. Mário F. Mendonça

O seu primeiro comandante o 1º Tenente Manuel Joaquim de Sousa Junqueira nos anos de 1839 e 1843. Em 1843 foi também capitaneada por António Januário dos Santos. Em 1841, a mesma embarcação foi comandada pelo então 1º Tenente José Eduardo Wandenkolk e em 2 de Setembro de 1845, chega ao Rio de Janeiro, sob o comando do 1º Tenente João Manuel de Moraes e Vale. Tendo a 15 de Setembro sido submetida a Mostra de Desarmamento e posteriormente descomissionada. Os dados referentes ao nomes dos comandantes e respectivas datas de comando da escuna canhoeira “*Fanfa*” foram extraídos da obra designada, “*Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*”, às páginas 224, 336 e 369

e do Tenente Alberto Vasconcellos, e referentes à 3ª edição, publicada no Rio de Janeiro pelo Ministério da Marinha em 1959. Parte desta informação também se encontra na notável obra encomendada pela Comissão Organizadora da Representação do Brasil nas Comemorações do Oitavo Centenário de Portugal e Terceiro da sua Restauração, intitulada “*Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil – Contribuição comemorativa dos Centenários de Portugal (1139-1640)*” publicada no Rio de Janeiro, nos Estados Unidos do Brasil em 1940, com a coordenação dos seguintes comissários:

- General de Divisão Francisco José Pinto
- Ministro Plenipotenciário Caio de Melo Franco
- Conselheiro de Embaixada Heitor Lira
- Conselheiro de Embaixada Abelardo Bretanha Bueno do Prado
- Capitão de Fragata Dídio Iratim Afonso da Costa
- Major Francisco Afonso de Carvalho
- Dr. Osvaldo Orico
- Dr. Rodrigo Melo Franco de Andrade
- Dr. António Augusto de Lima Júnior

Na introdução desta notável obra, que transcrevo abaixo, dada a natureza rara do livro, podemos verificar a extensão dos dados reunidos na mesma e assim a sua importância para quem procura elementos referentes à marinha portuguesa e à navegação no mundo português de então. Esta obra contém os nomes de todos os oficiais que passaram pela Armada Imperial do Brasil, assim como as embarcações que comandaram e o respectivo período desse comando.

A Comissão Organizadora da Representação do Brasil nas Comemorações do Oitavo Centenário de Portugal e Terceiro da sua Restauração, nomeada por Decreto de 29 de Março de 1939, diligenciou, com empenho, desobrigar-se da honrosa e relevante incumbência, elaborando um programa das mais diversas contribuições para os arranjos comemorativos daqueles centenários em Portugal, no decurso do ano de 1940, isto é, o programa que lhe pareceu possível, apropriado e expressivo.

Entre os numerosos aspectos das instituições do Brasil e das atividades do seu povo, nas quais é indelével a influência do espírito e das virtudes lusíadas, ha o aspecto notável das atividades marítimas, representadas principalmente pela Marinha de Guerra, em verdade "vergôntea destacada do tronco português".

A relevância de aspecto tão magnificante, à semelhança de outros, aconselhou a Comissão a que reunisse, em tomo especial, páginas históricas, tão numerosas quanto necessárias, do próprio punho de oficiais de marinha brasileiros, todas celebrativas da grandiosa e extensa epopeia do povo cuja flor destemida o Infante D. Henrique e o Príncipe Perfeito impeliram embarcada ao ignoto, apegada à bússola, scrutando horizontes sem fim e empunhando as escotas, o leme, o astrolábio, o prumo, a cruz, com a bandeira branca real no tope do mastro grande, a descobrir mundos que realmente descobriu, explorou e civilizou.

Compreende este tomo, por consequência:

— Um substancioso trecho da autoria de S. Ex. o Sr. Ministro da Marinha, Vice-Almirante Henrique Aristides Guilhem, sob o título Portugal.

— A Memória, lida em sessão extraordinária do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, a 10 de Maio de 1900, pelo autor, Capitão-Tenente Vidal de Oliveira, A Descoberta do Brasil e a Armada de Cabral.

— A reprodução do livro Quatro Séculos de Atividades Marítimas (1900), da parte "Portugal e Brasil", pelo Capitão-Tenente Vidal de Oliveira (origem da Marinha de Guerra Portuguesa e nascimento da Brasileira; lutas da Independência e campanhas contra os rebeldes do Pará e Rio Grande; guerra com as Repúblicas do Prata); e de extratos da parte "A Guerra do Paraguai", pelo Almirante Artur de Jaceguai, da Academia Brasileira de Letras, relati-

vos a Riachuelo e Humaitá, onde culminaram os Almirantes da Armada do Brasil, nascidos em Portugal, Francisco Manuel Barroso da Silva (Barão do Amazonas) e Joaquim José Inácio (Visconde de Inhaúma).

— Resumo Histórico (1808 a 1822), mediante os documentos coligidos pela primeira vez pelo Capitão-Tenente Teotónio Meireles da Silva e publicados pelo Ministério da Marinha (1881 e 1882) — pelo Capitão de Fragata Dídio Iratim Afonso da Costa.

— Os Oficiais Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil — Biografia sumária de cada um deles, elaborada à vista dos documentos existentes no Arquivo da Marinha, obtendo-se, por esse meio, copiosos dados históricos, rigorosamente exatos, e aparecendo em conjunto, exalçado pelo tributo militar ao Império do Brasil, um grande núcleo de Portugueses, cuja maioria, que os contemporâneos ignoram, deve ser lembrada com gratidão.

Encarregaram-se desse trabalho o Capitão de Fragata Dídio Iratim Afonso da Costa e o Capitão de Corveta Vítor Pujol.

Finalmente:

— Relação de Manuscritos Portugueses da Biblioteca da Marinha do Rio de Janeiro, os quais vieram ter ao Brasil com o Príncipe Regente D. João e aqui ficaram. Está certa a Comissão de que este volume, com o título Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil, terá o mérito, no mínimo, da diligência em corresponder ao movimento, senão aos intuitos, das grandes e brilhantes comemorações centenárias portuguesas em 1910 — exaltados pela posteridade os dois grandes acontecimentos históricos, comuns a Portugal e à civilização do Ocidente, alterosos e fulgurantes sinais dos anos de 1139 e 1640"

Nas páginas seguintes relatam-se as diversas entradas e saídas do Porto do Rio de Janeiro, cada linha reproduz o texto encontrado, assim como a respectiva cota arquivística correspondente à publicação onde constam os referidos elementos. Algumas das linhas aparentam estar repetidas quanto ao seu conteúdo, mas trata-se de uma

publicação distinta. Embora de publicação para publicação possam surgir incongruências relativamente ao seu conteúdo quando referem a mesma entrada ou saída do porto, limito-me apenas a transcrever o texto tal como ele se encontra redigido, não efectuando qualquer alteração ou adulteração ao conteúdo do mesmo.

Voltando ao percurso do nosso caíque "*Bom Sucesso*". A primeira referência encontrada data de 2 de Julho de 1813, sexta-feira, o caíque "*Bom Sucesso*" ruma à Fazenda de Santa Cruz, numa de muitas viagens que fará para este destino. Neste ano, apenas 2 registos aparecem com um intervalo de tempo bastante dilatado entre si. Ambos são registos de saídas do porto, não tendo encontrado o registo que comprovasse o regresso da embarcação ao porto do Rio de Janeiro. Não descobrimos se a ausência de determinado tipo de informação se prenderia com o tipo de missão de transporte, ou até mesmo, dos materiais transportados numa tentativa de ocultar e proteger por se tratarem de *missões sensíveis*, ou apenas, porque os redactores dos jornais não dispunham da informação a tempo para poder incluí-la nas suas publicações apesar de estas serem diárias, onde muitas das vezes noticiavam entradas ocorridas anteriormente.

1813 Julho 02 - Saída no Porto

Caíque de Sua Alteza Real Bom Sucesso com destino a Santa Cruz

Registada na Edição de quarta-feira dia 07 de Julho de 1813 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1813\Edição 00054)

1813 Novembro 09 - Saída do Porto

Caíque R. Bom Sucesso com destino a Tagoahi⁽¹⁴⁾

Registada na Edição de sábado dia 13 de Novembro de 1813 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1813\Edição 00091)

(14) Actual cidade de Itaguaí, no Estado do Rio de Janeiro.

No ano de 1814, a actividade registada, é já um pouco mais substancial e detalhada, composta por 6 movimentos de entradas e saídas, contudo os movimentos, quer de entrada quer de saída, não são complementares entre si, ou seja, por cada saída não se encontra a respectiva entrada no porto ou o movimento inverso. A saída do porto registada em 18 de Janeiro é completada pela respectiva entrada a 25 de Março. Na saída registada a 24 de Junho com destino a Campos não existe qualquer referência à sua chegada. No que diz respeito à saída de 3 de Agosto com destino à Fazenda de Santa Cruz encontra-se a correspondente chegada à referida fazenda assim como os dados referentes à carga transportada.

1814 Janeiro 18 - Saída do Porto

Cahique de Sua Alteza Real Bom Successo com destino a Santa Cruz

Registado na Edição de sábado dia 22 de Janeiro de 1814 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1814\Edição 00007)

1814 Março 25 - Entrada do Porto

Cahique Bom Successo vindo de Santa Cruz

Registada na Edição de quarta-feira dia 30 de Março de 1814 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1814\Edição 00026)

1814 Junho 24 - Saída do Porto

Cahique de Sua Alteza Real Bom Successo com destino a Campos

Registada na Edição de quarta-feira dia 29 de Junho de 1814 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1814\Edição 00052)

1814 Agosto 03 - Saída do Porto

**Cahique de Sua Alteza Real Bom Successo com destino a Santa Cruz.
Mestre José dos Santos da Fonseca**

Registada na Edição de sábado dia 6 de Agosto de 1814 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1814\Edição 00063)

Relativamente a esta saída existe efectivamente o registo da chegada do caíque “*Bom Sucesso*” à Fazenda de Santa Cruz com um carregamento de cal. Na página 48 do inventário de documentos textuais anteriormente mencionado, esta viagem aparece classificada da seguinte forma:

BR_RJANRIO_EM_CAI.0507131

Título: Fazenda de Santa Cruz

Local de Produção: Santa Cruz

Data de Produção: 07/09/1814

Dimensão: 1doc, 1fl.

Conteúdo: Representação de João Fernandes da Silva a Antonio de Araujo de Azevedo sobre uma remessa de cal que recebeu pelo Caique “Bom Sucesso”.

Notação Anterior: 507,24,10

Descritor Temático: Carta / Conta da Cal / Caique Bom Sucesso / Falua (Espécie de bote grande, com velas, usado na descarga de navios.)

Descritor Onomástico: João Fernandes da Silva, Administrador da Real Fazenda de Santa Cruz; Francisco Claudio Alvares de Andrade, Bragadeiro; Antonio de Araujo de Azevedo, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos; José dos Santos da Fonseca, Mestre

Descritor Toponímico: Real Fazenda de Santa Cruz / Ilha Grande

Novo registro do caíque “*Bom Sucesso*” na Fazenda de Santa Cruz a 7 de Outubro de 1814, referindo a entrega de um barril pólvora. Na página 49 do referido inventário aparece classificada da seguinte forma:

BR_RJANRIO_EM_CAI.0507134

Título: Fazenda de Santa Cruz

Local de Produção: Santa Cruz

Data de Produção: 07/10/1814

Dimensão: 1doc, 1fls

Conteúdo: Ofício de João Fernandes da Silva a Antonio de Araujo de Carvalho sobre o recebimento de um barril de pólvora e remetendo o Balanço do mês de setembro.

Notação Anterior: 507,24,13

Descritor Temático: Barril de Pólvora / Folha das despesas / Cahique / Cal

Descritor Onomástico: João Fernandes da Silva, 1º Administrador da Real Fazenda de Santa Cruz; Antonio de Araujo de Azevedo, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos; Antonio Duffes, Curtidor

Descritor Toponímico: Real Fazenda de Santa Cruz / Porto de Sepetiba / Porto do Taguahy / Ilha Grande

Uma outra referência ao caíque “*Bom Sucesso*” aparece num conjunto de cópias de ofícios abordando vários assuntos da vida quotidiana da fazenda enviados pelo administrador da Fazenda de Santa Cruz ao inspector Manoel Joaquim da Silva de Castro, compreendendo

dendo um intervalo de datas que compreende o período de 28 de Setembro de 1814 a 07 de Setembro de 1815. A referência ao caíque "*Bom Sucesso*" encontra-se na página 49 do referido inventário da seguinte forma:

BR_RJANRIO_EM_CAI.0507143

Título: Fazenda de Santa Cruz

Local de Produção: Santa Cruz

Data de Produção: 28/09/ 1814 a 07/09/1815

Dimensão: 1doc,15fls.

Conteúdo: Cópia dos ofícios de Antonio de Araujo de Azevedo a Manoel Joaquim de Castro.

Notação Anterior: 507,24,19

Descritor Temático: Engenho / Agoas cadentes – ver águas / Madeiras / Folhas das despesas / Cahique / Cal / Escravo / Hospital Real Militar / Moléstia / Chineses

Descritor Onomástico: Antonio de Araujo de Azevedo, Ministro e Secretário de Estado; Francisco Cordeiro, Sargento Mor Engenheiro (Tenente Coronel ano de 1815); João Fernandes da Silva, 1º Administrador e Thesoureira da Real Fazenda de Santa Cruz; Manoel Joaquim de Castro, Inspetor; André Jacob, Capitão de Mar e Guerra; Benedito Joaquim Antunes, escravo; Manoel Joaquim, Sargento Mor; Joaquim da Silva Braga, Furriel; Antonio Joaquim de Avellar, Capitão Tenente; Leonardo Pinheiro de Vasconcelos, Superintendente

Descritor Toponímico: Real Fazenda de Santa Cruz / Fazenda de Paes Leme / Passo de Itaguahi / Ilha Grande / Palácio do Rio de Janeiro / Ponte da Carioca / Barra do Bom Jardim

A entrada de 25 de Outubro e a saída de 3 de Novembro não apresentam correspondência de movimentos que atestem quer a saída quer a entrada do caíque "*Bom Sucesso*" no porto do Rio de Janeiro nas referidas datas.

1814 Outubro 25 - Entrada no Porto

**Caíque de Sua Alteza Real Bom Sucesso – Ilha Grande,
Mestre José dos Santos da Fonseca**

Registada na Edição de sábado dia 29 de Outubro de 1814 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1814\Edição 00086)

1814 Novembro 03 - Saída do Porto

**Caíque de Sua Alteza Real Bom Sucesso com destino a Tagoahi,
Mestre José dos Santos da Fonseca**

Registada na Edição de Sábado dia 05 de Novembro de 1814 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1814\Edição 00089)

No ano de 1815, são registados pela imprensa do Rio de Janeiro, 4 movimentos do caíque "*Bom Sucesso*" com destino a Tagoahí e Santa Cruz. No entanto, devido a circunstâncias não divulgadas, no que diz respeito à saída de 9 de Julho com destino a Tagoahí, o caíque regressou ao porto no dia seguinte. Poderá ter sido causado por mau tempo ou por danos estruturais no casco, era comum as embarcações "*arribarem*" por estarem a "*fazer água*", ou seja a existência de uma fenda no casco que deixava entrar água para o porão, representando um risco acrescido de afundamento, fazia com que os mestres temendo pela tripulação e pela carga regressassem ao porto de saída para procederem às necessárias reparações.

1815 Janeiro 22 - Saída do Porto

Cahique de Sua Alteza Real Bom Sucesso com destino a Tagoahi,
Mestre José dos Santos da Fonseca

Registada na Edição de quarta-feira dia 25 de Janeiro de 1815 (cota
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1815\Edição 00007)

Em 30 Maio de 1815, nova referência ao caíque “*Bom Sucesso*” à
Fazenda de Santa Cruz, onde é registada, nos livros competentes, a
saída da embarcação após a entrega de um carregamento de telhas
e de 380 sacos de carvão. Esta informação pode ser encontrada na
página 54 do documento e aparece-nos da seguinte forma:

BR_RJANRIO_EM_CAI.0507154

Título: Fazenda de Santa Cruz

Local de Produção: Santa Cruz

Data de Produção: 30/05/1815

Dimensão: 1doc, 1fls.

Conteúdo: Representação de Manoel Joaquim de Castro comunicando
ter saído o cahique que trouxe telhas carregado com 380 sacos de carvão.

Notação Anterior: 507,25,10

Descritor Temático: Carvão / Cahique Ver barco / Telhas / Dias Santos
/ Sábados / Escravos

Descritor Onomástico: Manoel Joaquim [da Silva] Castro – Inspetor;
Antonio de Araujo de Azevedo, Ministro de Estado dos Negócios da
Marinha e Domínios Ultramarinos

Descritor Toponímico: Rio de Janeiro / Real Fazenda de Santa Cruz

1815 Junho 14 - Entrada no Porto por 2 dias

Cahique Bom Successo vindo de Tagoahi,

Mestre José dos Santos da Fonseca

Registada na Edição de Sábado dia 17 de Junho de 1815 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1815\Edição 00048)

A 9 de Julho, o caíque “*Bom Successo*” saía novamente com destino a Tagoahi, para voltar arribado ao porto no dia seguinte.

1815 Julho 09 - Saída do Porto

Cahique Bom Successo com destino a Tagoahi

Registada na Edição de quarta-feira dia 12 de Julho de 1815 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1815\Edição 00055)

1815 Julho 10 - Entrada no Porto

Arribado - Cahique Bom Successo, Mestre José dos Santos da Fonseca

Registada na Edição de Sábado dia 15 de Julho de 1815 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1815\Edição 00056)

Em 4 de Abril de 1816 outra referencia ao caíque “*Bom Successo*” num ofício do 1º Administrador e Tesoureiro da Fazenda Real de Santa Cruz para o Conde da Barca, este ofício contém uma folha de balanço de despesas dos meses de fevereiro e março de 1816, sobre as despesas da Real Fazenda de Santa Cruz, dando também informação sobre o preço da cal trazida da Ilha Grande. Esta informação encontramos na página 58 do inventário e aparece classificada com o seguinte teor:

BR_RJANRIO_EM_CAI.0507172

Título: Fazenda de Santa Cruz

Local de Produção: Santa Cruz

Data de Produção: 04/04/1816

Dimensão: 1doc, 1fl.

Conteúdo: Ofício de João Fernandes da Silva, para o Conde da Barca, apresentando folhas e balanço das despesas dos meses de fevereiro e março de 1816, sobre as despesas da Real Fazenda De Santa Cruz, dando também informes sobre o preço da cal trazida da Ilha Grande.

Notação Anterior: 507,26,-

Descritor Temático: Saldo / Folhas e balanço de despesas / Cahique, ver barco / Cal

Descritor Onomástico: Joze Antonio Alves, Alferes; João Fernandes da Silva, 1º Administrador e Tesoureiro da Real Fazenda de Santa Cruz; António de Araújo de Azevedo, Conde da Barca

Descritor Toponímico: Real Fazenda de Santa Cruz / Ilha Grande

A 5 de Julho de 1816 nova referencia ao caíque "*Bom Sucesso*" num ofício enviado ao Conde da Barca pelo 1º Administrador e Tesoureiro da Fazenda Real de Santa Cruz participando a chegada dos espanhóis que haviam saído da Real Fazenda de Santa Cruz, o controlo do que se passava nesta fazenda era absoluto. Esta informação encontramos na página 59 do referido inventário aparecendo-nos com a seguinte classificação:

BR_RJANRIO_EM_CAI.0507175

Título: Fazenda de Santa Cruz

Local de Produção: Santa Cruz

Data de Produção: 05/07/1816

Dimensão: 1doc, 1fl.

Conteúdo: Ofício de João Fernandes da Silva ao Conde da Barca participando a chegada dos espanhóis que haviam saído da Real Fazenda de Santa Cruz.

Notação Anterior: 507,26,9

Descritor Temático: Espanhóis / Ordem / Chineses / Licença / Cahique, ver barco / Couros,

Descritor Onomástico: Bonifácio Cordeiro, Sargento da Guarda Real da Polícia; Joze Antonio Alves, Alferes; João Fernandes da Silva, 1º Administrador e Tesoureiro da Real Fazenda de Santa Cruz; António de Araújo de Azevedo, Conde da Barca; Antonio Duffes, [Curtidor]

Descritor Toponímico: Real Fazenda de Santa Cruz

A 12 de Março de 1817, referência ao caíque “*Bom Sucesso*” no mesmo inventário. Um ofício enviado ao Conde da Barca pelo 1º Administrador e Tesoureiro da Fazenda Real de Santa Cruz, procedendo ao envio das folhas de despesa dos meses de Janeiro e Fevereiro. Esta informação consta da página 61 e aparece classificada da seguinte forma:

BR_RJANRIO_EM_CAI.0507184

Título: Fazenda de Santa Cruz

Local de Produção: Santa Cruz

Data de Produção: 12/03/1817

Dimensão: 1doc, 1fl.

Conteúdo: Ofício de João Fernandes da Silva ao Conde da Barca, apresentando folha e balanço das despesas da Real Fazenda de Santa Cruz nos meses de Janeiro e fevereiro, e dá outros informes.

Notação Anterior: 507,27,-

Descritor Temático: Ofício / Folha / Balanço / Cofre / Ordem / Cahique / Cal

Descritor Onomástico: Jozé Antonio Alves, Alferes; Lourenço Anastácio, Soldado da Brigada Real da Marinha; João Fernandes da Silva, 1º Administrador e Tesoureiro da Real Fazenda de Santa Cruz; António de Araújo de Azevedo, Conde da Barca

Descritor Toponímico: Real Fazenda de Santa Cruz / Rio de Janeiro / Ilha Grande / Rio Taguahí

A 16 de Maio, uma nova saída do caíque “Bom Sucesso” com destino à Fazenda de Santa Cruz. Contudo pelos registo seguinte conseguimos perceber que a embarcação esteve em Santa Cruz até ao mês de Setembro, pois a saída seguinte, a partir do Rio de Janeiro, efectuou-se a 12 de Outubro e novamente o destino era a Fazenda de Santa Cruz.

1818 Maio 16 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso com destino a Santa Cruz

Registada na Edição de quarta-feira 20 de Maio de 1818 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1818\Edição 00040)

1818 Outubro 12 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso com destino a Tagoahi,

Mestre José dos Santos da Fonseca, carga Lastro

Registada na Edição de quarta-feira 14 de Outubro de 1818 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1818\Edição 00082)

A 21 de Novembro, o caíque “*Bom Sucesso*” dava entrada no porto do Rio de Janeiro sem indicação do porto de origem. A 25 de Dezembro, dia de Natal, aviso da entrada no Rio de Janeiro vindo de Tagoahí com chegada prevista para o dia 27. A tripulação passou o Natal a navegar, para garantir a entrega de madeira no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

1818 Novembro 2 - Entrada no Porto

Cahique Bom Successo por 2 dias,

Mestre José dos Santos da Fonseca, carga Lastro

Registada na Edição de quarta-feira dia 25 de Novembro de 1818 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1818\Edição 00094)

1818 Dezembro 25 - Entrada no Porto

Cahique Bom Successo vindo de Tagoahi por 3 dias

Registada na Edição de quarta-feira dia 30 de Dezembro de 1818 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1818\Edição 00104)

1818 Dezembro 27 - Entrada no Porto

Cahique Bom Successo vindo de Tagoahy, com uma carga de madeira para o Arsenal, Mestre José dos Santos Fonseca

Registada na Edição de quarta-feira de 30 de Dezembro de 1818 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1818\Edição 00104)

Entre 27 de Dezembro de 1818 e 26 de Julho de 1820, não existe qualquer referência a entradas ou saídas no porto, o caíque poderá ter parado para alguma intervenção de manutenção, mas isto é apenas uma suposição pois não dispomos de quaisquer dados que suportem esta afirmação. O caíque "*Bom Successo*" volta à sua rotina de transporte, em Julho de 1820, com um carregamento de cal para o Arsenal a partir da Ilha Grande.

1820 Julho 26 - Entrada no Porto

**Cahique Bom Successo vindo de Ilha Grande,
com um carregamento de cal para o Arsenal**

Registada na Edição de sábado 29 de Julho de 1820 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1820\Edição 0006)

O caíque “*Bom Successo*” efectua nova paragem, entre 26 de Julho de 1820 e 13 de Janeiro de 1821, não existem registos referentes à embarcação a navegar dentro deste intervalo de datas. Sendo que dá entrada, no dia 13 de Janeiro, com um carregamento de arroz destinado à Casa Real vindo de Ilha Grande.

1821 Janeiro 13 - Entrada no Porto

**Cahique Bom Successo vindo de Ilha Grande por 2 dias,
com um carregamento de arroz para a Casa Real**

Registada na Edição de quarta-feira dia 17 de Janeiro de 1821 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1821\Edição 00005)

Apesar de estar novamente parado entre Janeiro e Julho, o caíque “*Bom Successo*” dava entrada no porto do Rio de Janeiro, no dia 6 de Julho de 1821, com nova carga de madeira para o Arsenal de Marinha. No entanto, sai para o porto de Sepetiva entre o dia 15 e 16 desse mês. Aqui podemos verificar a alteração sofrida no nome, deixa de ser mencionado como “*Cahique Bom Successo*” e passa a ser designado como “*Cahique da Corôa Bom Successo*” nos movimentos de Julho e Agosto. Estes movimentos completam-se pois identificam o porto de origem, quer na saída quer na chegada. O caíque “*Bom Successo*” volta a ser mencionado com o seu o nome original no movimento seguinte correspondente ao mês de Outubro.

1821 Julho 6 - Entrada no Porto

**Cahique Portuguez⁽¹⁵⁾ - Vindo de Ilha Grande (M. Fonseca) -
Madeira para o Arsenal**

Edição de 10 Julho de 1821 (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a
1858 - Ano 1821\Edição 0700008)

1821 Julho 15/16 - Saída do Porto

Caíque da Corôa Bom Successo para Sepetiba

Registada na Ediação de terça-feira 17 de Julho de 1821 (cota Diário do
Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1821\Edição 0700014)

1821 Agosto 01 - Entrada no Porto

Cahique da Corôa Bom Successo vindo de Sipitiba

Registada na edição de sexta-feira 3 de Agosto de 1821 - (cota Diário do
Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1821\Edição 0800003)

1821 Outubro 15 - Entrada no Porto

Cahique Bom Successo vindo de Ilha Grande

Registada na edição de 16 de Outubro de 1821 - (cota Diário do Rio de
Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1821\Edição 1000014)

1821 Outubro 15 - Entrada no Porto

Cahique Bom Successo vindo de Ilha Grande

Registada na Edição de quarta-feira dia 18 de Outubro de 1821 (cota
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1821\Edição 00099)

¹⁵ - Considerando que se trata de um caíque que efectuava este tipo de transportes e o nome do mestre são coincidentes com as referências anteriores, junto esta informação à relação de entradas e saídas, validando esta como sendo um entrada referente ao caíque "Bom Successo".

Os movimentos seguintes de saída e de entrada no porto do Rio de Janeiro, complementam -se e encerram o ano de 1821 em matéria de viagens do caíque "*Bom Sucesso*".

1821 Novembro 21 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso para Ilha Grande

Registada na edição de sexta-feira 23 de Novembro de 1821 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1821\Edição 1100019)

1821 Dezembro 20 - Entrada no Porto

Cahique Bom Sucesso vindo de Ilha Grande,

Mestre José dos Santos da Fonseca, carga Lastro

Registada na Edição de quinta-feira dia 27 de Dezembro de 1821 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1821\Edição 00129)

Após ausência nos registos desde o mês de Dezembro de 1821, o caíque "*Bom Sucesso*" dá novamente entrada no porto do Rio de Janeiro a 3 de Março com o nome de "*Cahique Nacional e Real*" para sair do mesmo porto no dia seguinte sob o nome "*Cahique Nacional e Real Bom Sucesso*" com destino à Ilha Grande.

1822 Março 03 - Entrada no Porto

Cahique Nacional e Real

Registada na Edição de terça-feira de 5 de Março de 1822 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 0300004)

1822 Março 04 - Saída do Porto

Cahique Nacional e Real Bom Sucesso com destino a Ilha Grande

Registada na Edição de terça-feira de 5 de Março de 1822 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 0300004)

Entre Março e Maio, apenas estão registadas saídas do caíque "*Bom Sucesso*" para Parati e Ilha Grande. Porém, em Junho é obrigado a ficar na barra do porto com o nome de "*Cahique da Corôa*".

1822 Março 08 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso para Parati

Registada na Edição de segunda-feira de 11 de Março de 1822 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 0300009)

1822 Abril 17 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso para Ilha Grande

Registada na Edição de quinta-feira de 18 de Março de 1822 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 0400014)

1822 Maio 10 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso para Ilha Grande

Registada na Edição de sábado de 11 de Maio de 1822 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 0500010)

1822 Junho 27 - Fica na Barra

Cahique da Corôa

Registada na Edição de sexta-feira de 28 de Junho de 1822 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 0600020)

A 27 de Agosto, o caíque "*Bom Sucesso*" segue para a Ilha Grande com uma carga de lastro, de acordo com o registo, regressando a 7 de Setembro desse destino, ficando a aguardar na barra, por esta altura, o nome do caíque, já sofreu 2 alterações à sua designação original.

Entre 15 de Outubro e 12 de Dezembro apenas se registam saídas do porto com destino a Guaratiba e Ilha Grande. A 20 de Dezembro, o caíque "*Bom Sucesso*" dá entrada no porot do Rio de Janeiro vindo de Ilha Grande permanecendo sem qualquer registo até 26 de Fevereiro de 1823, data em que dá entrada no porto regressado de Guaratiba.

1822 Outubro 15 - Saída do Porto

Cahique Real Bom Sucesso com destino a Ilha Grande

Registada na Edição de quarta-feira de 16 de Outubro de 1822 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 1000014)

1822 Novembro 11 - Saída do Porto

Cahique Nacional e Imperial Bom Sucesso com destino a Guaratiba

Registada na Edição de terça-feira de 12 de Novembro de 1822 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 1100008)

1822 Dezembro 12 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso com destino a Guaratiba

Registada na Edição de sexta-feira de 13 de Dezembro de 1822 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 1200011)

O PERCURSO DO CAÍQUE “BOM SUCESSO”

1822 Dezembro 20 - Entrada no Porto

Cahique Bom Sucesso vindo de Ilha Grande

Registada na Edição de quinta-feira dia 27 de Dezembro de 1821 (cota Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1821\Edição 00129)

1823 Fevereiro 26 - Entrada no Porto

Cahique Bom Sucesso Nacional e Imperial vindo de Guaratiba

Registada na Edição de quinta-feira de 27 de Fevereiro de 1823 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1823\Edição 0200023)

A 3 de Março de 1823, o caíque “*Bom Sucesso*” regista uma saída do porto do Rio de Janeiro com destino a Guaratiba e o seu regresso é assinalado a 22 de Março, tendo que ficar à espera fora da barra.

1823 Março 03 - Saída do Porto

Cahique Nacional e Imperial Bom Sucesso para a Guaratiba

Registada na Edição de terça-feira de 04 de Março de 1823 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1823\Edição 0300003)

1823 Março 22 - Fica fora da Barra

Cahique Nacional e Imperial

Registada na Edição de segunda-feira de 24 de Março de 1823 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1823\Edição 0300019)

Em Abril de 1823 não estão assinalados quaisquer movimentos referentes ao caíque "*Bom Sucesso*". Apenas a 4 de Maio está assinalada uma entrada no porto regressando de Ilha Grande.

1823 Maio 04 - Entrada no Porto

Cahique Bom Sucesso vindo de Ilha Grande

Registada na Edição de terça-feira de 06 de Maio de 1823 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1823\Edição 0500004)

1823 Maio 05

O caíque "*Bom Sucesso*" é mencionado num comunicado da Repartição de Negócios da Marinha e publicado no Diário do Governo de quinta-feira dia 15 de Maio de 1823 e cujo teor é o seguinte:

"Repartição de Negócios da Marinha

Dignando-Se S.M.I. de acceitar o offerecimento, que fez Balthazar Rangel de Souza Coutinho⁽¹⁶⁾ do numero de achas, que em trez ou quatro viagens podesse carregar o Cahique Bom Sucesso, para o consumo da Armada Nacional e Imperial : Manda o mesmo Augusto Senhor, pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, que assim se communique ao Intendente de Marinha para sua intelligencia, e para fazer receber aquella oferta de um Cidadão Benemerito. Palacio do Rio de Janeiro em 5 de Maio de 1823.
— Luiz da Cunha Moreira"

(16) Balthazar Rangel de Souza Coutinho, Natural da freguesia de S. Salvador do Mundo da Guaratiba, bispado do Rio de Janeiro, cavaleiro professo da Ordem de Cristo. Filho do Doutor Miguel Rangel de Souza Coutinho e de D. Helena da Cruz Freire - nasceu em 16 outubro 1760 em (Guaratiba) Rio de Janeiro. Faleceu em 1825 em Rio de Janeiro.

O PERCURSO DO CAÍQUE “BOM SUCESSO”

Na mesma publicação e logo abaixo na coluna, a aceitação e agradecimento da oferta de várias carradas de lenha efectuada pelo Sargento-Mór Balthazar Rangel de Souza Coutinho e Azevedo cujo teor é o seguinte:

“Manda S.M.I. pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha participar a Balthazar Rangel de Souza Coutinho, que Ha por bem Acceitar a offerta que fez do numero de achas, que em trez ou quatro viagens poder carregar o cahique Bom Successo, para consumo da Armada Nacional e Imperial, Agradecendo-lhe a prova que com este procedimento dà do seo patriotismo, e prevenindo-o que o referido cahique deverá conduzir aquellas achas, que offerece fazendo para esse fim as viagens que precisas forem. Palacio do Rio de Janeiro em 5 de Maio de 1823 – Luiz da Cunha Moreira”

(cota Império do Brasil: Diário do Governo (CE) - 1823 a 1833 Ano 1823\Edição 00001)

Entre Maio e Novembro de 1823, o caíque “*Bom Successo*” viaja entre o Rio de Janeiro, Campos, Sepitiba e Guaratiba transportando víveres para a tropa estacionada em Guaratiba e para os funcionários reais a trabalhar em Sepetiva. Sendo que após a entrada no porto do Rio de Janeiro em 24 de Novembro não existem mais registos de movimentos da embarcação até ao final do ano.

1823 Maio 15 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso com destino a Sepitiba

Registada na Edição de quarta-feira 21 de Maio de 1823 - (cota Império do Brasil: Diário do Governo (CE) - 1823 a 1833 Ano 1823\Edição 00001)

1823 Outubro 27 - Saída do Porto

**Cahique Bom Sucesso com destina a Sepitiba,
com o Mestre José dos Santos da Fonseca carregando viveres**

Registada na Edição de Quarta-feira 1 de Outubro de 1823 - (cota Império do Brasil: Diário do Governo (CE) - 1823 a 1833 Ano 1823\Edição 00002)

1823 Outubro 28 - Entrada no Porto

**Cahique Bom Sucesso vindo de Campos,
Mestre José dos Santos da Fonseca**

Registada na Edição de sexta-feira de 31 de Outubro de 1823 (cota Império do Brasil: Diário do Governo (CE) - 1823 a 1833 Ano 1823\Edição 00002)

1823 Novembro 03 - Saída do Porto

**Cahique Bom Sucesso para Guaratiba carga de viveres para a tropa,
pelo Mestre José dos Santos da Fonseca**

Edição de 5 de Março de 1823 - Império do Brasil: Diário do Governo (CE) - 1823 a 1833 (cota Ano 1823\Edição 00001)

1823 Novembro 24 - Entrada no Porto

**Cahique Bom Sucesso vindo de Sepitiba,
pelo Mestre José dos Santos da Fonseca**

Edição de quita-feira 27 de Março de 1823 - Império do Brasil: Diário do Governo (CE) - 1823 a 1833 (cota Ano 1823\Edição 00001)

No início do ano de 1824, os primeiros registros dão conta que o caíque “*Bom Successo*” teve de esperar para entrar no porto no dia 8 de Fevereiro, tendo dado entrada no dia seguinte vindo de Ilha Grande. De onde só volta a sair a 24 de Fevereiro com destino a “*Sapetiba*” (Sepetiva) com um carregamento de peças de artilharia assim como um passageiro o Sargento de Artilharia, Francisco da Paula. Regressa ao Rio de Janeiro a 1 de Março vindo do anterior porto de destino.

1824 Fevereiro 08 - Fica ao Sul da Ilha Redonda

Cahique Nacional e Imperial Bom Successo

Registada na Edição de terça-feira de 10 de Fevereiro de 1824 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0200007)

1824 Fevereiro 09 - Entrada no Porto

Cahique Nacional e Imperial Bom Successo vindo de Ilha Grande

Registada na Edição de terça-feira de 10 de Fevereiro de 1824 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0200007)

1824 Fevereiro 24 - Saída do Porto

Cahique Bom Successo para Sepetiba - Mestre José dos Santos da Fonseca - carga peças de artilharia: passageiro o Sargento de Artilharia Francisco da Paula em serviço

Registada na Edição de sexta-feira de 27 de Fevereiro de 1824 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 00003)

1824 Fevereiro 24 - Saída do Porto

Cahique Bom Successo para Sapetiba

Registada na Edição de quarta-feira de 25 de Fevereiro de 1824 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0200020)

1824 Março 01 - Entrada no Porto

**Cahique Bom Sucesso vindo de Sernambetiba,
Mestre José dos Santos da Fonseca**

Registada na Edição de Sábado de 27 de Março de 1824 - (cota Império do Brasil: Diário do Governo (CE) - 1823 a 1833 - Ano 1824\Edição 00003)

1824 Março 28 - Fica ao Sul da Ilha Redonda

Cahique Nacional e Imperial

Registada na Edição de terça-feira de 30 de Março de 1824 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0300024)

Após ter ficado a aguardar ao Sul da Ilha Redonda para entrar no porto do Rio de Janeiro, o caíque "*Bom Sucesso*" só volta a deixar estas águas a 31 de Maio com destino a Sepetiva carregado de mantimentos.

1824 Maio 31 - Saída do Porto

**Cahique Bom Sucesso com destino a Sepetiva com uma carga de
mantimentos - Mestre José dos Santos da Fonseca**

Registada na Edição de sexta-feira de 4 de Junho de 1824 - (cota Império do Brasil: Diário do Governo (CE) - 1823 a 1833 - Ano 1824\Edição 00003)

O PERCURSO DO CAÍQUE "BOM SUCESSO"

1824 Junho 23

O caíque "Bom Sucesso" - É mencionado numa nota de sua Magestade Imperial através da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha instruindo o Chefe de Esquadra e Inspector do Arsenal, no sentido de colocar à disposição do Comissário Geral do Exército uma embarcação para substituir o Cahique Bom Sucesso para transportar mantimentos para Sepetiva uma vez que o cahique estava destacado para outro serviço, não conseguimos apurar para qual o serviço que o caíque "*Bom Sucesso*" estava destacado. Não conseguimos também apurar qual o destino para que o caíque se deslocaria.

Transcrevo abaixo o texto integral da referida nota:

"Manda S. M. o Imperador, pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, que o Chefe de Esquadra, Inspector do Arsenal da Marinha, faça apromptar, e pôr a disposição do Comissario Geral do Exercito huma embarcação para transportar os mantimentos para os Empregados na Sepetiva, visto o Cahique destinado a este serviço teve outro emprego. Paço em 23 de Junho de 1824 – Francisco Villela Barboza."

Cota Império do Brasil: Diário Fluminense(CE) - 1823 a 1833 - Ano 1824\Edição 00004)

1824 Julho 16 - Entrada no Porto

Cahique Nacional e Imperial Bom Sucesso, vindo de Sepetiva

Registrada na Edição de Sábado de 17 de Julho de 1824 (cota O Spectador Brasileiro (RJ) - 1824 a 1826 - Ano 1824\Edição 00009)

1824 Julho 28 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso para a Coroa Grande

Registada na Edição de Sábado de 3 de Julho de 1824 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0700003)

1824 Agosto 10 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso para Sapetiba

Registada na Edição de quarta-feira de 11 de Agosto de 1824 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0800009)

1824 Agosto 10 - Saída do Porto

Cahique Nacional e Imperial Bom Sucesso para Sepetiba

Registada na Edição de quarta-feira de 11 de Agosto de 1824 - (cota O Spectador Brasileiro (RJ) - 1824 a 1826- Ano 1824\Edição 00019)

1824 Setembro 02 - Fica na Barra

Cahique Nacional e Imperial

Registada na Edição de sexta-feira de 03 de Setembro de 1824 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0900003)

1824 Setembro 02 - Fica na Barra

Cahique Nacional e Imperial Bom Sucesso

Registada na Edição de Sexta-feira de 03 de Setembro de 1824 (cota O Spectador Brasileiro (RJ) - 1824 a 1826 - Ano 1824\Edição 00029)

1824 Setembro 04 - Entrada no Porto

Cahique Nacional e Imperial Bom Sucesso vindo de Sepetiba

Registada na Edição de segunda-feira de 06 de Setembro de 1824 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0900005)

Nos dois registos seguintes e publicados em diferentes jornais, está assinalada a saída do caíque “*Bom Successo*” com destino a Sepetiba (Sepetiva) embora atribuam o governo da embarcação a dois mestres distintos na mesma data – os Mestres José dos Santos da Fonseca e Manoel Martins.

1824 Setembro 15 - Saída do Porto

**Caíque Bom Successo com destino a Sepetiba
com o Mestre José dos Santos da Fonseca**

Registada na Edição de Sábado de 18 de Setembro de 1824 do Diário Fluminense (cota Império do Brasil: Diário Fluminense(CE) - 1823 a 1833 Ano 1824\Edição 00004)

1824 Setembro 15 - Saída do Porto

**Caíque Bom Successo com destino a Sepetiva
com o Mestre Manoel Martins - carga mantimentos**

Registada na Edição de Sábado de 18 de Setembro de 1824 do Diário Fluminense (cota Império do Brasil: Diário Fluminense(CE) - 1823 a 1833 Ano 1824\Edição 00004)

No que diz respeito ao dia 9 de Novembro aparecem 5 registos referentes à saída do porto do Rio de Janeiro com destino a Sepetiba, noticiado nos dias 10,11 e 12 de referido mês. Desta vez a mesma publicação atribui mestres diferentes para a mesma viagem. Sabemos pelo registo que o caíque “*Bom Successo*” saiu carregado com “petrechos de guerra” em direcção a Sepetiba. O jornal Diário Fluminense informa no dia 11 que teria sido o Mestre José dos Santos da Fonseca a sair com a embarcação, mas no dia 12 já

menção que se trata do Mestre Manoel Martins. A mesma informação é revelada pelo jornal *Diário Mercantil* na sua edição do dia 12 de Novembro.

1824 Novembro 09 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso com destino a Sepetiba

Registada na Edição de quarta-feira de 10 de Novembro de 1824 - (cota *Diário do Rio de Janeiro (RJ)* - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 1100008)

1824 Novembro 09 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso com destino a Sepetiba carregado com petrechos de guerra - Mestre José dos Santos da Fonseca

Registada na Edição de Sábado de 11 de Novembro de 1824 - (cota *Império do Brasil: Diário Fluminense(CE)* - 1823 a 1833 - Ano 1824\Edição 00004)

1824 Novembro 09 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso com destino a Sepetiva com o Mestre Manoel Martins - carga petrechos de guerra

Registada na Edição de Sexta-feira de 12 de Novembro de 1824 - (cota *Império do Brasil: Diário Fluminense(CE)* - 1823 a 1833 -Ano 1824\Edição 00004)

1824 Novembro 09 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso com destino a Sepetiva com o Mestre Manoel Martins

Registada na Edição de Sexta-feira de 12 de Novembro de 1824 - (cota *Império do Brasil: Diário Fluminense(CE)* - 1823 a 1833 -Ano 1824\Edição 00004)

1824 Novembro 09 - Saída do Porto

**Caíque Nacional e Imperial Bom Sucesso com destino a Sepetiba
com o Mestre Manoel Martins, cargas petrechos de guerra**

Registada na Edição de Sexta-feira de 12 de Novembro de 1824 - (cota
Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1824\Edição 00009)

O mês de Dezembro de 1824 regista 3 movimentos de entrada e saída do caíque "*Bom Sucesso*" no porto do Rio de Janeiro. O caíque "*Bom Sucesso*" ficaria a aguardar a oportunidade para entrar no porto, fundeado ao sul da Ilha Raza no dia 2 de Dezembro. No dia 13 dá entrada vindo de Ilha Grande pela mão do Mestre Manoel Martins. Após passarem o Natal em casa, mestre e tripulação saem com destino a Sepetiba logo no dia 26 de Dezembro.

1824 Dezembro 02 - Fica ao Sul da Ilha Raza

Caíque Nacional e Imperial Bom Sucesso

Registada na Edição de sexta-feira dia 3 de Dezembro de 1824 (cota
Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1824\Edição 00027)

1824 Dezembro 13 - Entrada no Porto

Caíque Bom Sucesso vindo de Ilha Grande

com o Mestre Manoel Martins

Registada na Edição de quinta-feira de 16 de Dezembro de 1824 - (cota
Império do Brasil: Diário Fluminense(CE) - 1823 a 1833 - Ano 1824\Edição 00004)

1824 Dezembro 26 - Saída do Porto

Caíque Nacional e Imperial Bom Sucesso com destino a Sepetiba

Registada na Edição de segunda-feira dia 27 de Dezembro de 1824 (cota
Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1824\Edição 00045)

No início de 1825, os meses de Janeiro e Fevereiro registam pouca actividade. Saídas e entradas registadas para Ilha Grande e para a Imperial Fazenda de Santa Cruz.

1825 Janeiro 22 - Entrada no Porto

Cahique Bom Sucesso vindo de Ilha Grande

Registada na Edição de segunda-feira de 24 de Janeiro de 1825 - (ccr)
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1825\Edição 0100017

1825 Janeiro 22 - Entrada no Porto

Cahique Bom Sucesso vindo de Ilha Grande em 7 dias

Registada na Edição de segunda-feira dia 24 de Janeiro de 1825 (ccr)
Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1825\Edição 00066)

1825 Fevereiro 26 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso com destino a Tagoahy,

Mestre José dos Santos da Fonseca, carga diferentes generos para a Imperial Fazenda de Santa Cruz

Registada na Edição de segunda-feira de 28 de Fevereiro de 1825 - (ccr)
Império do Brasil: Diário Fluminense (RJ) - 1825 a 1831 - Ano 1825
Edição 00005)

1825 Fevereiro 27 - Saída do Porto

Cahique Bom Sucesso com destino a Tagoahy

Registada na Edição de segunda-feira dia 28 de Fevereiro de 1825 (ccr)
Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1825\Edição 00095)

O caíque "*Bom Sucesso*" fica a aguardar a sua vez para entrar na barra a 28 de Março, saindo entre 8 e 9 de Abril para Tagoahy conforme noticiado. Segue-se uma ausência nos registos durante o resto do mês de Abril e todo o mês de Maio. O seu regresso ao porto do Rio de Janeiro é noticiado com entrada prevista entre 7 e 8 de Junho vindo de Tagoahy com um carregamento de café destinado ao Sr. Boaventura Delfim Pereira. Saíria logo no dia 12 de Junho novamente para Tagoahy.

1825 Março 28 - Fica na Barra

Caíque Nacional e Imperial Bom Sucesso

Registada na Edição de terça-feira de 29 de Março de 1825 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1825\Edição 0300023)

1825 Abril 08 - Saída do Porto

**Caíque Bom Sucesso com destino a Tagoahy
com o Mestre José dos Santos da Fonseca**

Registada na Edição de terça-feira de 12 de Abril de 1825 - (cota Império do Brasil: Diário Fluminense (RJ) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 00005)

1825 Abril 09 - Saída do Porto

Caíque Bom Sucesso com destino a Tagoahy

Registada na Edição de segunda-feira de 11 de Abril de 1825 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1825\Edição 0400007)

1825 Abril 09 - Saída do Porto

Caíque Bom Sucesso com destino a Tagoahy

Registada na Edição de segunda-feira de 11 de Abril de 1825 - (cota Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1825\Edição 00126)

1825 Junho 07 - Entrada no Porto

**Cahique Bom Successo vindo de Tagoahy pela Ilha Grande
com o Mestre José dos Santos da Fonseca, carga caffè, ao Exmo.
Senhor Boaventura Delfim Pereira**

Registada na Edição de quinta-feira de 09 de Junho de 1825 - (cota Império do Brasil: Diário Fluminense (RJ) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 00005)

1825 Junho 08 - Entrada no Porto

**Cahique Nacional e Imperial Bom Successo vindo de Tagoahy
pela Ilha Grande**

Registada na Edição de quinta-feira de 09 de Junho de 1825 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1825\Edição 0600007)

1825 Junho 08 - Entrada no Porto

**Cahique Nacional e Imperial Bom Successo vindo de Tagoahy
pela Ilha Grande**

Registada na Edição de quinta-feira de 09 de Junho de 1825 - (cota Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1825\Edição 00174)

1825 Julho 12 - Saída do Porto

**Cahique Bom Successo com destino a Tagoahy
Mestre José dos Santos da Fonseca**

Registada na Edição de sexta-feira de 15 de Julho de 1825 - (cota Império do Brasil: Diário Fluminense (RJ) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 00006)

O regresso do caíque “*Bom Successo*” ao Rio de Janeiro era noticiado em 3 publicações distintas nas suas edições de 7 de Agosto de 1825, o Diário do Rio de Janeiro, o Diário Mercantil e o Diário Fluminense davam conta da chegada do caíque vindo de Tagoahy.

1825 Agosto 07 - Entrada no Porto

Cahique Bom Successo vindo de Tagoahy

Registada na Edição de terça-feira de 09 de Agosto de 1825 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1825\Edição 0800008)

1825 Agosto 07 - Entrada no Porto

Cahique Bom Successo vindo de Tagoahy

Registada na Edição de segunda-feira de 08 de Agosto de 1825 - (cota Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1825\Edição 00007)

1825 Agosto 07 - Entrada no Porto

Cahique Bom Successo vindo de Tagoahy

Mestre José dos Santos da Fonseca

Registada na Edição de quarta-feira dia 19 de Agosto de 1825 - (cota Império do Brasil: Diário Fluminense (RJ) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 00006)

1825 Agosto 07 - Entrada no Porto

Cahique Bom Successo vindo de Tagoahy,

Mestre José dos Santos da Fonseca

Registada na Edição de segunda-feira de 22 de Agosto de 1825 - (cota Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1825\Edição 00018)

A saída do caíque com destino a Guaratiba a 20 de Agosto, carregado de tábuas e ferragem era anunciada no Diário Fluminense e no Diário Mercantil. Sendo que a próxima entrada no porto só se verificaria a 14 de Outubro com um carregamento de café regressando de Tagoahy para o Rio de Janeiro.

1825 Agosto 20 - Saída do Porto

Cahique Bom Successo com destino a Guaratiba com uma carga de taboada e ferragem, Mestre José dos Santos da Fonseca

Registada na Edição de segunda-feira de 22 de Agosto de 1825 - (cota Império do Brasil: Diário Fluminense (RJ) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 00006)

1825 Agosto 20 - Saída do Porto

Cahique Bom Successo com destino a Caravelas

Registada na Edição de segunda-feira de 22 de Agosto de 1825 - (cota Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1825\Edição 00018)

1825 Agosto 20 - Saída do Porto

Cahique Bom Successo com destino a Guaratiba com uma carga de taboada e ferragem, Mestre José dos Santos da Fonseca

Registada na Edição de terça-feira de 23 de Agosto de 1825 - (cota Império do Brasil: Diário Fluminense (RJ) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 00006)

1825 Outubro 14 - Entrada no Porto

**Cahique Bom Successo vindo de Tagoahy
carga caffè - Mestre José dos Santos da Fonseca**

Registada na Edição de terça-feira de 18 de Outubro de 1825 - (cota Império do Brasil: Diário Fluminense (RJ) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 00006)

Em Novembro de 1825, o caíque “*Bom Successo*” regista apenas um movimento no porto do Rio de Janeiro, uma saída no dia 8 de Novembro com destino a Tagoahy carregando madeira, ferro e outros géneros.

1825 Novembro 08 - Saída do Porto

Cahique Bom Successo com destino a Tagoahy com uma carga de ferro, madeira e outros generos, Mestre José dos Santos da Fonseca

Registada na Edição de quinta-feira de 10 de Novembro de 1825 - (cota Império do Brasil: Diário Fluminense (RJ) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 00006)

1825 Novembro 08 - Saída do Porto

Cahique Bom Successo com destino a Tagoahy com uma carga de ferro, madeira e outros géneros, Mestre José dos Santos da Fonseca

Registada na Edição de sexta-feira de 11 de Novembro de 1825 - (cota Império do Brasil: Diário Fluminense (RJ) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 00006)

1825 Novembro 08 - Saída do Porto

Cahique Bom Successo com destino a Tagoahy com uma carga de ferro, madeira e outros géneros, Mestre José dos Santos da Fonseca

Registada na Edição de quarta-feira de 9 de Novembro de 1825 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1825\Edição 1100007)

As últimas referências ao caíque "*Bom Successo*" na imprensa brasileira datam de 1 de Dezembro de 1825, dando conta que dali a seis dias a embarcação entraria no porto do Rio de Janeiro após ter percorrido as mais de 400 milhas náuticas que separava o Rio de Janeiro de Peruagoá, também designada de Pernagoá. Este percurso demorava em média cerca de 15 a 20 dias. A primeira notícia não menciona porém quem era o mestre nem a respectiva carga que o caíque "*Bom Successo*" transportava no seu porão. A referência seguinte à mesma data, dá a entrada do caíque "*Bom Successo*", no porto do Rio de Janeiro, dali a seis dias, porém acrescenta o

nome do mestre da embarcação, embora o porto de origem seja diferente. Esta notícia publicada no jornal Império do Brasil – Diário Fluminense está mais de acordo com a última saída registada que aponta como destino o porto de Tagoahy a 8 de Novembro, com um carregamento de ferro, madeira e outros géneros. Podemos estar perante uma gralha no texto da notícia do Diário do Rio de Janeiro, o que, no caso na notícia do Diário Fluminense me pareça ser o mais correcta, embora a notícia seja publicada um dia antes, não temos forma de comprovar onde o redactor da publicação terá recebido a informação de que o caíque “*Bom Successo*” regressava de Peruagoá e não de Tagoahy.

1825 Dezembro 01 - Entrada no Porto

Cahique Bom Successo vindo de Peruagoá⁽¹⁷⁾

Registada na Edição de sexta-feira de 02 de Dezembro de 1825 - (cota Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1825\Edição 1200002)

1825 Dezembro 01 - Entrada no Porto

Cahique Bom Successo vindo de Tagoahy em 6 dias

Mestre José dos Santos da Fonseca

Registada na Edição de Sábado de 3 de Dezembro de 1825 - (cota Império do Brasil: Diário Fluminense (RJ) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 00006 - 14)

(17) Actual Paranaguá, no estado do Paraná a cerca de 400 milhas náuticas a sul do Rio de Janeiro.

Após a publicação deste registo de entrada, encontramos, em anos posteriores outras referências ao termo "*Bom Successo*" atribuído a nomes de embarcações na imprensa brasileira. Nos registos de entradas e saídas de embarcações do porto do Rio de Janeiro, a minha principal fonte de recolha de dados neste trabalho de pesquisa, encontrei diversas referências ao "*Bom Successo*", contudo, tratavam-se de embarcações de transporte de mercadorias e de passageiros, apenas com o mesmo nome, embora de categorias diferentes, muitas delas, contemporâneas do nosso caíque, tais como a lancha "*Bom Successo*", o bergantim nacional "*Bom Successo*", a escuna nacional "*Bom Successo*", a sumaca "*Bom Successo*", o *hiate* "*Bom Successo*" e o lugre "*Bom Successo*".

Não podemos ignorar o facto de que, a partir de Abril de 1825 deflagrava um conflicto militar no sul do país, que mais tarde viria a ser conhecido por Guerra da Cisplatina. Uma tentativa de independência da província mais ao sul do Brasil, fazia desencadear uma guerra que há muito se vinha a anunciar e a forma utilizada pelos revoltosos das Províncias Unidas do Rio da Prata se financiavam era, recorrer ao corso, atacando um grande número de embarcações mercantes, independentemente da sua nacionalidade, que faziam o percurso ao longo de toda a costa brasileira de norte a sul. Os corsários atacavam também os navios negreiros que vinham de África, como forma de conseguirem obter fundos para a sua causa. Algumas das embarcações eram despojadas da sua carga e simplesmente afundadas, outras eram adaptadas para combate naval e colocadas ao serviço dos corsários, outras ainda, eram alvo de pedidos de resgate quando verificavam o seu interesse para o proprietário ou para a corôa imperial brasileira. As tripulações destas embarcações eram feitas prisioneiras, acabando mais tarde por ser libertadas, sendo que, muitos dos marinheiros, optavam por passar para o lado

dos corsários temendo consequências piores. Conhecemos muitos destes pormenores através de relatos de mestres de embarcações que de regresso ao Rio de Janeiro, contavam às autoridades o sucedido, sendo estes testemunhos publicados em colunas próprias existentes nos jornais da época denominado *Notícias Marítimas* ou então descritas no registo de entrada de embarcações conhecida como *Telegrapho*.

Nesta última coluna, geralmente, vem descrita a data de entrada no porto; o nome da embarcação; o porto de origem; o nome do mestre e a carga, muitas das situações em que transportavam passageiros faziam menção aos mesmos, neste caso, quando se tratava de alguém que fora atacado por piratas ou cuja embarcação tinha naufragado, havia o cuidado de relatar em pormenor o sucedido. Estes relatos eram úteis para quem viajava por mar, pois muitos dos relatos continham a descrição pormenorizada dos navios piratas e descreviam o seu modo de operar, a forma como se aproximavam, o tipo de pavilhão que ostentavam.

Depois da invasão do território conhecido como Cisplatina, em 1816 pelo General Carlos Frederico Lecor ⁽¹⁸⁾ e apesar da incor-

(18) Nasceu em Faro a 11 de novembro de 1764, faleceu no Rio de Janeiro a 2 de agosto de 1836. Era filho de Luís Pedro Lecor, e de sua mulher D. Quitéria Maria Krusse. Destinado por sua família para a vida comercial, deixou a pátria e foi viver algum tempo em Inglaterra e na Holanda, para se entregar ao estudo, mas ao regressar depois a Portugal, resolveu seguir a vida militar, e assentou praça no regimento de artilharia de Faro. Sendo 1.º tenente embarcou com um destacamento para a Baía, e voltando ao reino foi promovido ao posto de capitão quando se criou a Legião de Tropas Ligeiras. Passou depois a ajudante de ordens do marquês de Alorna governador das Armas do Alentejo, e nessa comissão estava servindo, quando o exército francês comandado por Junot, invadiu Portugal em 1807. Não querendo acompanhar para França o marquês de Alorna, que dali fora chamado, em 1808 emigrou para Inglaterra, donde voltou depois da retirada de Portugal do exército de Junot, que terminou a primeira invasão dos franceses. Lecor veio com a Leal Legião Lusitana, e subindo diversos postos na hierarquia militar, tomou parte activa na Guerra Peninsular, distinguindo-se sempre muito. Comandando a 6.ª brigada de infantaria esteve nas batalhas de Vitoria e dos Pirenéus, e no combate de Zugaramundi, comandando

poração pacífica da região no Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, as aspirações independentistas continuaram a fermentar no espírito dos mais aguerridos defensores da identidade *espanhola* da região. Apesar do envio de deputados representativos da região para a Constituinte de 1823 (e antes mesmo para as Cortes em 1822), Juan Antón Lavalleya y de la Torre⁽¹⁹⁾ juntamente com 32 nativos da província revolta-se contra o Império do Brasil e declaram a Cisplatina como parte integrante das Províncias Unidas do Rio da Prata hoje a Argentina e Uruguai. As notícias de ataques de corsários ao serviço de José Gervásio Artigas e mais tarde de Lavalleya a embarcações indefesas, tornam-se cada vez mais frequentes na imprensa da época. Estes ataques faziam parte de uma guerra de

a 7.ª divisão do Exército Aliado assistiu à batalha de Nivelles e numa divisão portuguesa assistiu à de Nive. Sendo marechal de campo comandou as tropas portuguesas na retirada de França para Portugal, em 1814. No ano de 1815 foi nomeado tenente general, e conduziu ao Brasil a brilhante Divisão dos Voluntários Reais com a qual passou em 1817 ao Rio da Prata, conquistando em poucos dias a cidade de Montevideo e a banda oriental, cujos estados governou até à sua evacuação em 1828. Era membro do conselho de D. João VI, grã-cruz da Ordem da Torre e Espada, comendador da Ordem de S. Bento de Avis; possuía a medalha de campanha n.º 4 da Guerra Peninsular, e a Estrela de Ouro do Rio da Prata. Casou em Montevideo com D. Rosa Maria Josefa de Basavilbaso. Lecor abraçara a causa da independência do Brasil, que o elevou a visconde de Laguna, com grandeza, o Título de barão que lhe fora concedido por D. João VI a 6 de fevereiro de 1817. Continuou a exercer no império importantes cargos. (In Portugal - Dicionário Histórico, Corográfico, Heráldico, Biográfico, Bibliográfico, Numismático e Artístico, Volume IV, pág. 109. João Romano Torres - Editor)

(19) Político e militar uruguaio, nascido em Minas em 1784. Juntamente com Manuel Oribe notabilizou-se na luta pela independência do Uruguai. Contribuiu para a criação do Partido Branco ou Nacional. A Revolução Oriental de 1811 comandada por José Gervásio Artigas, à qual se juntou e participou em diversas acções militares até 1818. Nesse mesmo ano, durante a guerra com o Brasil, foi feito prisioneiro e enviado para a Ilha das Cobras no Rio do Janeiro até 1821. Em 1823, juntou-se ao movimento revolucionário iniciado pela loja maçônica “Caballeros Orientales” e pelo Cabildo de Montevideo na tentativa de se tornar independente do Brasil. No exílio em Buenos Aires, preparou e dirigiu a chamada Cruzada Libertária dos Trinta e Três Orientais, que procurava libertar o Uruguai do domínio brasileiro. Nomeado chefe do Exército de Operações das Províncias Unidas (Argentina), uma área que estava em guerra com o Brasil pela independência do Uruguai. Protagonizou ainda várias revoltas contra o governo de Fructuoso Rivera. Em 1853 foi nomeado membro do Triunvirato juntamente com Fructuoso Rivera e Venâncio Flores, onde permaneceu até sua morte, que ocorreu pouco depois na cidade de Montevideo. (In www.biografiasyvidas.com)

desgaste levada a cabo para forçar a Marinha de Guerra do Brasil a estar constantemente ocupada com estes incidentes, levando mesmo o Imperador a ordenar a constituição de comboios navais para escoltar as embarcações da marinha mercante.

Com um exército muitas vezes superior em número, o Brasil foi incapaz de derrotar as forças rebeldes da Cisplatina e as tropas das Províncias Unidas em batalhas terrestres, porém a Marinha do Império do Brasil confirmou a sua supremacia naval após a Batalha do Monte Santiago, estrangulando a economia das referidas províncias através do bloqueio naval dos portos de Buenos Aires, na actual Argentina e Montevideu, capital do Uruguai. Este conflito terminou com milhares de mortos e apenas resolvido com um acordo de paz mediado pelo Reino Unido, onde o Brasil e Argentina acordaram desmilitarizar a área conhecida como Cisplatina e reconhecer a independência proclamada pelos nacionalistas uruguaios.

São inúmeros os registos de ataques dos corsários a embarcações brasileiras amplamente divulgados na imprensa, forçando a situação de guerra de forma definitiva. Embora não tenha encontrado nenhum relato escrito indicando de forma inequívoca e clara, o que aconteceu com o caíque "*Bom Sucesso*", não descarto a hipótese de ter sido afundado num destes ataques de embarcações ao serviço do corsário Lavalleja.

Uma das notícias que me leva a supor que o caíque terá sido "*metido a pique*" (afundado) data de 28 de Dezembro de 1825, publicado na jornal Império do Brasil - Diário Fluminense⁽²⁰⁾. A notícia relata que na coluna do periódico dedicada às *Notícias Marítimas*,

(20) Império do Brasil: Diário Fluminense(CE) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 000006 - página 019

que entrando no porto do Rio de Janeiro a 26 de Dezembro, vindo de Guernsey (Ilha Britânica no Canal da Mancha), o Bergantim inglês "*Duque of Gloucester*", capitaneado pelo Mestre William de LaRue, com uma tripulação de 10 homens, transportava vinho e aguardente para um tal de Le Breton. A bordo trazia também um português de seu nome, José Maria de Brito, Mestre da Galera "*Maria José*". Este galera vinha de Lisboa com uma tripulação de 54 homens mais os respectivos passageiros, a que a notícia não refere quantos eram. Esta embarcação fora aprisionado pelo Corsário "*Lavallega*", "... 30 legoas a Leste quarta de Nordeste de Cabo Frio...", sendo os passageiros entregues ao bergantim inglês pelo comandante do navio corsário, no dia 22 de Dezembro, com o intuito de os conduzir ao porto do Rio de Janeiro. Este relato continua com a seguinte informação prestada pelo mestre da Galera "*Maria José*", acrescenta ele: o comandante do navio corsário subiu a bordo do bergantim para o informar que tinha tomado 18 navios e afundado 5, sendo que a sua embarcação seria remetida para a América do Norte. De facto está bem explicito que algumas das embarcações eram simplesmente metidas a pique.

A reacção a esta notícia por parte da corôa faz-se sentir num artigo publicado no mesmo jornal na sua edição de sexta-feira seguinte datada de 30 de Dezembro cujo teor é o seguinte:

"Pelos passageiros, e Capitão da Galera Maria José, que vinha de Lisboa, e foi tomada pelo Corsário Lavallega, consta haver S. M. I. Fidellíssima Rateficado no dia 14 de Novembro o Tratado de Reconhecimento da nossa Independência. Este passo por parte de S. M. I., e Fidellíssima causou o maior alvoroço nos habitantes daquela Capital, que espontaneamente iluminarão suas casas nos dias 15, 16 e 17, que foram de grande galla: a conducta dos habitantes de Lisboa neste acontecimento, he a prova mais incontestavel, que nos podiaõ dar da intima convicção em que estão da justiça da nossa causa. Ficava-se aprontando huma embarcação de guerra que em poucos dias devia partir para esta com a Rateficações, e dizem que a bordo da referida Galera vinhão Officios, que comunicavão este plausível acontecimento, os quaes não recebeu o nosso Governo, por se ter lançado ao mar a mala no acto da tomada" (21)

Nesta curiosa declaração lamenta-se apenas a perda de documentos, sem dúvida importante, o Tratado de Reconhecimento da Independência do Brasil, contudo as vidas que se perdem nestas refregas e investidas são de menor importância aos olhos até da imprensa. Apesar de serem instituídas pensões às "...viúvas, orfãos e mais..." dos militares mortos em combate, salvaguardando porém as situações excepcionais de recebimentos de pensões cumulativas ou superiores ao montante atribuído. Este tratado viria a ter o seu texto integralmente publicado no jornal *Imério do Brasil – Diário Fluminense*, na sua edição de segunda-feira no dia 17 de Abril de 1826 (22).

(21) Império do Brasil: *Diário Fluminense*(CE) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 00006 - página 010

(22) Império do Brasil: *Diário Fluminense*(CE) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 00007 - página 107

Os relatos dos ataques dos corsários vão ao ponto de gerar um total desespero nas tripulações atacadas, quando num outro artigo, é descrito que o capitão da embarcação corsária, oito dias após ter tomado prisioneira a sumaca brasileira "*Valeroso*" começou a executar a tiro de pistola, um a um, os membros da tripulação, por puro prazer e maldade. Após ter barbaramente executado sete marinheiros, chamou a si a oitava vítima que em desespero por ver os seus companheiros mortos, agarrou-se ao capitão corsário e lançou-se para o abismo, vindo ambos a sucumbirem por afogamento⁽²³⁾. Na altura em que se agravaram os ataques dos corsários, foram inclusivé tomadas medidas proteccionistas para defesa das mercadorias oriundas do Império, taxando severamente as embarcações que negociassem com os países inimigos do Império do Brasil. Estas embarcações eram obrigadas a deixar uma caução fiduciária correspondente ao dobro do valor da carga transportada, sendo esta agravada com juros caso se verificasse que estavam a negociar em portos inimigos.

Após ter percorrido todos os números publicados pelos diversos órgãos de comunicação social publicados no Rio de Janeiro até ao final do ano de 1831, na tentativa de encontrar um registo definitivo relativamente ao sucedido com o caíque "*Bom Sucesso*". Encontrei por diversas ocasiões, mais relatos dentro do género dos que anteriormente descrevo, no que diz respeito ao saque de embarcações aprisionadas e tratamento dado às respectivas tripulações. Existem igualmente aquisições por parte de particulares de embarcações descritas como "prezas", que sendo da colocadas em hasta pública, acabam por ser arrematadas por comerciantes e capitães que prestavam serviços transportando mercadorias e escravos aos respectivos

(23) Império do Brasil: Diário Fluminense(CE) - 1825 a 1831 - Ano 1828\Edição 00002 - página 235

proprietários. Não existindo de facto mais nenhuma referencia ao caíque "*Bom Successo*". Procurei igualmente dados que pudessem conduzir a uma alteração ao nome do caíque ao alteração ao tipo de armação que fazia, ou seja, eram comum alterar-se o tipo de mastreação e armação de velas modificando assim o tipo de barco, um caíque podia armar em escuna. De facto, encontrei este tipo de notícias por diversas vezes, mas nunca relativamente a qualquer alteração de nome que envolvesse o caíque "*Bom Successo*".

Um facto indesmentível prende-se com a ausência de qualquer viagem do caíque "*Bom Successo*" registada a partir de Dezembro de 1825, o que nos leva a concluir que o caíque nunca terá chegado a entrar no porto do Rio de Janeiro conforme era esperado e anunciado na imprensa. O aumento da escalada beligerante entre os dois lados teve certamente um peso determinante no desaparecimento de inúmeras embarcações que levavam a cabo o transporte de pessoas e bens ao longo das costa brasileira. Nunca chegámos a apurar quem seria a tripulação do caíque "*Bom Successo*" nestas viagens por terras de Vera Cruz, não consegui igualmente, reunir os nomes dos tripulantes que ajudavam os mestres nesta tarefa.

Apenas sabemos que o Mestre José dos Santos da Fonseca, que governava o caíque "*Bom Successo*" na sua derradeira viagem registada, sobreviveu e aparece-nos ao leme do Hiato Imperial em 1827.

A actividade de corso por parte das Províncias Unidas do Rio da Prata e seus simpatizantes, tornou-se de tal forma intensa e temida, que a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, foi forçada a enviar uma portaria à Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação do Império do Brasil, dando conta que acabara de sair de Buenos Aires com destino às costas brasileiras com o intuito

de causar tremendos danos nos navios que se cruzavam com ela, uma embarcação extremamente bem armada, a que se verificou ter sido baptizada de “*Lavallega*”. Esta embarcação de corso teve um impacto tão grande pelos estragos que causou, sendo urgente identifica-la bem para que ao ser avistada por qualquer outra embarcação, esta pudesse evitar cruzar-se com o bergantim escuna corsária. A notícia e características da referida embarcação chega até nós numa comunicação publicada para conhecimento geral, publicada em edital no jornal Império do Brasil - Diário Fluminense na sua edição de sexta feira de 9 de Dezembro de 1825 e cujo teor transcrevo abaixo:

“À Junta de Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação do Império do Brasil baixou, pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, a Portaria do teor seguinte: - Participando o Vice Almirante, Comandante da Esquadra do Rio da Prata haver sahido ultimamente de Buenos Ayres, com o designio de infestar as costas deste Império, e prejudicar o respectivo commercio, hum Corsário, cuja força, a armação constão da Nota junta: Manda S. M. o Imperador, pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, communicar isto mesmo à Junta de Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação, para sua intelligencia e governo. Paço 3 de Dezembro de 1825 – Visconde de Paranaguá

Nota da força e armação do Corsário, que ultimamente sahira de Buenos Ayres, a que se refere o Aviso desta data.

He hum bergantim Escuna, de gavea, e joanete, mastreação cahida a ré, com hum verdugo separado pelas portas; as sua forças são cento e vinte homens, com quatro peças de calibre seis ou nove, Secretaria de Estado em 3 de Dezembro de 1825 – No impedimento do Official Maior - Joaquim Francisco Leal.

E para que chegue à notícia de todos mandou a mesma Junta affixar o presente, e inserido nos Periódicos da Corte, e remetter para as notícias marítimas. Rio de Janeiro 6 de Dezembro de 1825 – (João António Rodrigues de Carvalho)”

No dia 10 de Dezembro de 1825, o Imperador do Brasil, declarava oficialmente guerra contra o Governo das Províncias Unidas do Rio da Prata, como consequência de todos os actos de hostilidade praticados contra o Império, ao mesmo tempo que os jornais anunciavam o baptizado de Sua Alteza Príncipe Imperial ocorrido no dia anterior, cujo augusto nome de baptismo aqui deixo para registo aos mais curiosos, D. Pedro de Alcântara, João, Carlos, Leopoldo, Salvador, Bibiano, Francisco, Xavier de Paula, Leocádio, Miguel, Gabriel, Rafael Gonzaga.

Estes dois acontecimentos na corte, ofuscaram completamente as restantes notícias do jornais. Extensos artigos exortando o povo brasileiro a participar na guerra contra Buenos Aires, chega mesmo a ser decretada a autorização imperial para a prática do corso por parte de todas as embarcações brasileiras contra os navios das Províncias Unidas do Rio da Prata, concedendo plenos direitos sobre o respectivo saque a quem aprisionava embarcações inimigas. Estas embarcações aprisionados seriam mais tarde colocadas à venda pela corôa e arrematadas em leilão ou por proposta de compra por parte de comerciantes conforme já anteriormente referi.

Outra hipótese que me coloquei no decorrer deste trabalho de pesquisa prende-se com o facto de o caíque "*Bom Successo*" também poder ter sido afundado em consequência de uma tempestade. Como anteriormente referi no início deste capítulo, os registos de entradas e saídas do porto do Rio de Janeiro não são complementares no que diz respeito à correspondência de uma saída para uma entrada do caíque. De facto não se verificaram quaisquer tempestades dignas de registo nas publicações consultadas no período em que deixam de existir notícias referentes ao caíque "*Bom Successo*" a navegar.

De regresso ao tema deste trabalho acerca do destino do caíque “*Bom Sucesso*”, posso acrescentar que autores mais recentes também fizeram referência às deslocações do caíque ao serviço da Imperial Fazenda de Santa Cruz. Na tentativa de reunir o maior número de dados recolhidos em publicações que mencionassem o caíque, assim como referências encontradas em arquivos quer no Brasil, quer noutros países, confesso que os dados encontrados não são em grande número. Assim, e ainda sobre o caíque que é referido nas séries extraídas do inventário de documentos textuais referentes à Fazenda de Santa Cruz, anteriormente citado, não restam quaisquer dúvidas em relação ao que diz respeito às menções ao “*cahique*”, e apesar de não existir qualquer referência ao nome da embarcação em muitos desses registos aqui transcritos, estes são efectivamente referências ao caíque “*Bom Sucesso*”.

Aa referências ao caíque, podem igualmente ser comprovadas na obra de Benedicto Freitas sobre a Fazenda de Santa Cruz, intitulada “*Santa Cruz - Fazenda Jesuitica, Real, Imperial: Vice-reis e reinado, 1760-1821*”, sendo este o segundo volume de três livros, que se ocupam da história e percurso da Fazenda desde a sua fundação. Na página 168 deste livro podemos ler a seguinte referência ao caíque “*Bom Sucesso*”:

“... a Casa Imperial possuía um iate de trinta e duas toneladas denominado “*Conceição*”, desde 1814 e mais tarde conhecido como “*Iate Real*”, em 1860 totalmente reformado. Esta embarcação e o caíque “*Bom Sucesso*”, se reve-sando nas viagens entre Sepetiba e a praia do Caju, faziam todo o transporte de material, móveis e demais objetos para o Paço de Santa Cruz, voltando com a produção da Fazenda; cereais, açúcar, aguardente, cerâmica rústica (tijolos, telhas) e louça de barro.”

Também na obra de Fania Fridman, intitulada *“Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro”* publicada em 1999 por J. Zahar Editor, na página 196 podemos encontrar o seguinte fragmento, que mais uma vez nos confirma a utilização intensiva do caíque “*Bom Sucesso*” como sendo uma das principais embarcações responsáveis pelo escoamento das mercadorias que eram produzidas na Fazenda de Santa Cruz:

“Para o embarque e desembarque de mercadorias no Porto de Sepetiba foi construído o Cais da Praça do Comércio no canal do Itá. O escoamento da produção de Santa Cruz se fazia, desde 1814, deste porto até a Praia do Caju pelo iate Conceição (ou Real) ou pelo caíque Bom Sucesso, pertencentes à Fazenda”.

Outro pequeno trecho, extraído de uma publicação brasileira intitulada *“Acervo: Revista do Arquivo Nacional”* ⁽²⁴⁾, no seu volume II, na página 147 e na sua edição de Julho/Dezembro 2009 onde se encontrava, mais uma vez, a confirmação do caíque “*Bom Sucesso*” como sendo uma das principais embarcações de transporte de mercadorias, entre o Rio de Janeiro e a Imperial Fazenda de Santa Cruz:

(24) Revista semestral publicada desde 1986 pelo Arquivo Nacional do Brasil.

"...Na rua do Comércio encontravam-se bancas de ferradores, Carpinteiros e pedreiros, padaria e um hotel. Para o transporte de passageiros, passou a funcionar um serviço de diligências entre Os Palácios de Boa Vista e de Santa Cruz e, para o embarque e desembarque de mercadorias, edificou-se O Cais da Praça do Comércio no canal do Itá, de onde partiam o Iate Real e o Caíque de Bom Sucesso em direção à praia do Cajú."

Não restam dúvidas quanto à utilização do caíque "*Bom Sucesso*" para serviços de transporte menos dignos da sua importância como peça da História comum de Portugal e do Brasil no primeiro quartel do século dezanove. Porém, cumpriu com eficiência os trabalhos que lhe foram atribuídos, fosse o que fosse e para onde quer que fosse, este pequeno barco honrou o trabalho dos seus construtores e provou que as embarcações portuguesas eram capazes de suportar as mais adversas condições de mar, como séculos antes o haviam feito as caravelas que por esses oceanos descobriram mundos novos.

Conclusão



Depois de muito se ter especulado acerca do caíque “*Bom Sucesso*” ao longo dos últimos 210 anos, creio ter chegado trazido alguma luz sobre o destino da histórica embarcação. Porém, muitas dúvidas ficaram pelo caminho. Teriam sido 17 olhanenses mais um jovem piloto que embarcou na Ilha da Madeira, ou esquecemo-nos também do prisioneiro Mateus Garcia, sua esposa e dois filhos menores. Este facto nunca ficou claro, pois aparentemente o preso e sua família teria seguido viagem para o Brasil, a julgar pelo comentário referente a correspondência trocada entre o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar e o Governador da Ilha da Madeira, quando lhe transmite por carta que o referido “... *prisioneiro não deu qualquer notícia...*” ao chegar ao Rio de Janeiro. Este facto remete-nos para uma outra questão. Sendo o caíque “*Bom Sucesso*” uma embarcação pequena, as condições de salubridade não seriam as melhores, muito menos para 22 pessoas a bordo, incluindo crianças. Do ponto de vista do acondicionamento de víveres e água potável para efectuar uma viagem desta duração, podemos imaginar que não terá sido fácil transportar em quantidade suficiente para todos ou até mesmo no que diz respeito à qualidade das condições de alojamento para tripulantes e passageiros. Sabemos

através de relatos de viagens da época, que cruzar o Atlântico era uma aventura extremamente perigosa. As embarcações eram muito desconfortáveis e completamente vulneráveis no caso de ataques, quer por navios piratas ou por embarcações de nações inimigas que praticavam o corso, na sua grande maioria, as embarcações estavam a necessitar de reparações estruturais, o que tornava estas viagens ainda mais difíceis.

As condições a bordo não eram de todo agradáveis. A água era racionada e de qualidade duvidosa. A comida, em muitas das situações, não seria mais que carne salgada e biscoitos, arrecadada em pequenas barricas de madeira, que depressa se degradava e era invadida por vermes. Nas embarcações maiores, era comum embarcar animais vivos tais como porcos, galinhas, vacas e cabras por forma a garantir leite, ovos e alguma carne fresca que pudesse ser servida aos passageiros. Podemos portanto deduzir que as condições de higiene a bordo não seriam as melhores. Eram muito frequentes casos de insolação e desidratação, para além dos desarranjos intestinais bastante comuns neste tipo de ambiente pouco higiénico. Continua a ser difícil de entender, à luz do que hoje conhecemos acerca das dificuldades que uma empresa destas acarreta, como foi possível esta viagem ser um *sucesso* atendendo às condições absurdas em que se realizou, a total ausência de planeamento, que, a julgar por algumas das descrições mais próximas dos acontecimentos, e apesar de sabermos que contavam com uma boa dose de exagero, o factor sorte foi determinante.

Nunca ficou claro onde se foi buscar a alcunha de "*Drago*" que é atribuída ao "*Bom Sucesso*", é apenas mencionada no salvo-conduto que seguiu juntamente com as cartas enviadas à corte e ao Príncipe Regente, e o seu teor transcrevo adiante na secção de Anexos deste trabalho.

Alberto Iria trataria também de dissipar as dúvidas que sempre existiram sobre a propriedade do “*Bom Successo*”, atribuindo-a Miguel do Ó, representante eleito pelo povo para o Conselho de Regência do Algarve e que terá oferecido este seu barco para levar as boas novas à corte portuguesa. Miguel do Ó, foi igualmente um dos 17 tripulantes do caíque, e recompensado pela sua coragem, com privilégios e tenças concedidas pela corôa portuguesa.

Inicialmente ao serviço do Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, e mais tarde a prestar serviço para a Real Fazenda de Santa Cruz, o caíque “*Bom Successo*” demonstrou ser uma embarcação notável. O caíque “*Bom Successo*” foi essencialmente utilizado como embarcação de carga, transportando de tudo, desde madeiras, ferros, telhas, cal, carvão, cereais, móveis, etc.

Todos os serviços de transporte de mercadorias ou até mesmo militares, foram efectuados pelo caíque “*Bom Successo*” a partir do Rio de Janeiro para os mais variados destinos ao longo da costa brasileira quer para norte quer para sul. No caso dos transportes efectuados para a Fazenda de Santa Cruz, estes eram sempre rentabilizados, no regresso, o caíque vinha carregado com mercadorias que eram produzidas na própria fazenda, e destinadas quer ao mercado local, quer mesmo para exportação.

A Corôa Imperial Brasileira soube tirar o máximo partido das capacidades desta pequena embarcação, sendo que, sempre que necessário, esta era mobilizada para garantir que os produtos transportados chegavam ao seu destino em segurança. Certamente a Corôa Brasileira teria outras embarcações igualmente capazes de efectuar este tipo de serviços, contudo, coube sempre ao caíque “*Bom Successo*” desempenhar determinadas tarefas. Não sendo um serviço exclusivo do

caíque, o transporte de mercadorias para os diferentes destinos, como nos é dado a comprovar pelo elevado número de embarcações que efectuava este género de trabalho, era uma forma segura de garantir o abastecimento de bens essenciais, assim como outros tipos de bens, a zonas mais afastadas dos grandes centros de produção, tais como a Fazenda de Santa Cruz, uma vez que o Brasil não dispunha de uma rede viária segura e em condições, que chegasse a todos os pontos do território. O transporte de mercadorias ao longo da costa brasileira era crucial para manter todo o sistema comercial de boa saúde. Por mar, transportava-se de tudo, de produtos alimentares a tecidos, gado, produtos de droguaria, até mesmo novidades tecnológicas vindas da Europa via Inglaterra ou Holanda. Era comum chegarem da Europa, produtos especiais para serem leiloados em lotes, desde especialidades para o ramo alimentar até matérias primas para transformação.

Ao porto da cidade do Rio de Janeiro fundeavam todos os navios que seguiam em direcção ao Oceano Pacífico, navios como as corvetas inglesas “*Adventure*” e “*Beagle*”⁽²⁵⁾ vindas de Plymouth fazendo escala na Ilha da Madeira, Tenerife e Ilha de S. Tiago após 71 dias de viagem, seguiam “...viagem para fazeram novas descobertas...”. A notícia era dada desta forma pelo Diário do Rio de Janeiro na sua Edição de Sábado, dia 12 de Agosto de 1826. Sabemos que depois desta viagem do “*Beagle*”, o conhecimento que tínhamos sobre a vida e as espécies que habitavam o nosso planeta nunca mais seria o mesmo. Da mesma forma, a viagem do “*Bom Sucesso*” e dos seus valorosos tripulantes, mudou o pequeno lugar de Olhão para sempre. Apesar de já terem decorrido dois séculos sobre os acontecimentos, o orgulho com que se fala deste feito histórico ainda ecoa nos corações dos olhanenses que realmente amam a sua terra.

(25) Diário do Rio de Janeiro (RJ) – 1821 a 1858, Ano 1826\Edição 0800011, página 4.

ANEXOS

Anexos

≈

ANEXO A

Doc. 40

**Salvo-Conduto passado pela Junta do Algarve a Manuel Martins
Garrocho, Mestre do Caíque que partiu para o Brasil**

Do porto desta cidade de Faro, Reino do Algarve, sai o Mestre Manuel Martins [Garrocho], natural de Olhão, termo desta mesma cidade, no seu Caíque invocando o Bom Sucesso e por alcunha Drago, para seguir sua viagem ao Brasil e Rio de Janeiro, levando a seu bordo, preso, Mateus Garcia, e a família deste, que vem a ser a mulher e dois filhos menores, para o deixar em sua liberdade na ilha da Madeira: o mesmo Mestre e o dito seu barco vai de ordem e mando do Supremo Conselho deste Reino do Algarve, em diligência do Estado e pública do mesmo; pelo que rogamos todo o auxílio, socorro de qualquer modo precisado pelo dito Mestre, sua tripulação e barco, em qualquer parte que aportar, obrigado de vento e mar, ou de outra qualquer necessidade para poder viver ou navegar, como refrescos e aguar, marinheiros, contra-mestre e pilotos por que a satisfação de tudo que for necessário aos mesmos será infalivelmente satisfeito de ordem, e abonação do mesmo Supremo Conselho que o tem autorizado na qualidade de Correio Marítimo para a diligência de que vai encarregado em seu dito barco; pelo que se lhe passou este salvo-conduto por determinação da Junta, em 6 de Julho de 1808.

Ventura José Crisóstomo, e S.^a Secretário do Conselho

Conde Monteiro Mor

Arcediago da Sé Domingos Maria Gavião Peixoto

Cónego António Luis de Macedo e Brito

Major Joaquim Filipe de Landerset

Sebastião Drago Valente de Brito Cabreira

José Duarte da Silva Negrão

José Bernardo da Gama Mascarenhas Figueiredo

Miguel do Ó

Francisco Aleixo

ANEXO B

MARINHA DO BRASIL
SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
Departamento de História Marítima e Naval

RELATÓRIO DE PESQUISA
Comissão do Caíque *Bom Sucesso* ao Brasil em 1808

Não há registro em documentação primária sob a guarda deste Serviço da chegada do Caíque português *Bom Sucesso* no porto do Rio de Janeiro, nem de uma posterior permanência desta embarcação no Arsenal de Marinha da Corte. Também, não há na Biblioteca da Marinha nenhuma obra que faça referência a esta embarcação ou ao Jorge Rodrigues, o qual também não possui obra cadastrada na Biblioteca Nacional.

Destaca-se que, em 1841, estava em serviço ativo na Marinha Imperial brasileira um navio de guerra denominado *Fanfa*, que antes de ser adquirido pelo Governo Imperial chamava-se *Bom Sucesso*. Contudo, segundo o Almirante Lucas Alexandre Boiteux, em sua obra *Das Naus de ontem aos Submarinos de hoje*, consistia numa “embarcação de madeira, aparelhada a iate, foi comprada pelo Governo do Rio Grande do Sul, em 9 de julho de 1839 e incorporada à Força Naval que operava contra os revolucionários republicanos-separatistas.” Este navio foi classificado como barca-canhoneira e aparelhado a escuna. Depois dos serviços prestados junto as forças legais que combatiam os insurretos farroupilhas, foi desarmado em setembro de 1845.

A Barca-Canhoneira *Fanfa* possuía as seguintes características: 28 metros de comprimento; 26 metros de quilha; 7 metros de boca; 2 metros de pontal; artilhada com duas peças de calibre 9 e guarnecida com 34 praças.

MÔNICA HARTZ OLIVEIRA MOITREL
Capitão-de-Fragata (T)
Chefe do Departamento de História Marítima e Naval

ANEXO C

Nota de Rodapé 12

A Fazenda Nacional de Santa Cruz nasceu na sesmaria de Guaratiba, doada em 6 de janeiro de 1567 ao primeiro ouvidor do Rio de Janeiro, Cristóvão Monteiro, que lutara ao lado de Mem de Sá para expulsão dos franceses. Sua viúva, dona Marquesa Ferreira, em 1589 transferiu ainda em vida metade dessas terras à filha Catarina Monteiro, concedendo a outra parte aos jesuítas.

No ano seguinte, a Companhia de Jesus tomou posse da sua parte, duas léguas de extensão em férteis terras. Neste mesmo ano, os jesuítas incorporaram ainda o restante da propriedade através de uma permuta com Catarina Monteiro e seu marido, José Adorno, por terras em Bertioga e Santos, na capitania de São Vicente. Localizada numa região estratégica, com acesso à capitania de São Vicente e na rota da prata vinda de Buenos Aires, a Fazenda tornou-se um grande centro de actividades agrícolas e pecuárias no final do século XVIII, fornecendo géneros tanto para o colégio dos jesuítas em São Cristóvão, no Rio de Janeiro, como para serem comercializados no mercado local e europeu.

Os jesuítas, até sua expulsão em 1759, foram responsáveis pelo cultivo de vários produtos e pela introdução de uma série de melhoramentos destinados a promover uma exploração mais sustentada da terra, como a realização de grandes obras hidráulicas, permitindo que na área se constituíssem grandes áreas de pastoreio. A sua principal fonte de receita era a criação de gado e o aluguer de pastagens aos fazendeiros que traziam as suas reses das capitanias vizinhas de São Paulo e Minas Gerais, para serem vendidas no mercado do Rio de Janeiro.

A Fazenda compreendia ainda um hospício, uma pequena igreja, olaria, carpintaria, oficina de ferreiro, serração, hospedaria, moinhos, armazém e até uma senzala onde os escravos que trabalhavam na fazenda tinham as suas casas. Sob a administração dos jesuítas, a Fazenda de Santa Cruz chegou a ter 22 currais, com mais de 11 mil cabeças de gado

vacum, tendo também criado cavalos, burros e mulas, porcos, cabras e ovelhas, além de animais domésticos. Entre outros produtos, cultivava feijão, mandioca, fumo, algodão e cacau, destacando-se a produção de açúcar, arroz e farinha. Havia também manufacturas, que atendiam às necessidades internas, comuns nas grandes propriedades do período colonial, como fábricas de cerâmica, de canoas, de móveis e de artigos em couro, tanoaria, atividades de ourives, de faianças e de tecelagem, fornos de cal, engenhos, oficinas de descasca de arroz, destilaria de aguardente e engenho de açúcar. A mão-de-obra era constituída por trabalhadores livres e indígenas em muitas das atividades, mas possuía também um grande número de escravos.

Com a expulsão dos jesuítas, em 1759, a Fazenda foi incorporada aos bens da Coroa e ficou subordinada diretamente ao vice-rei, embora atravessasse nesta época um período de decadência. Foi só a partir de 1790 que seu desenvolvimento recebeu maior atenção por parte da metrópole, não apenas como reação à crise que o sistema colonial atravessava, mas também pelo aumento da procura de alimentos resultante do crescimento acelerado da cidade do Rio de Janeiro. Assim, foram incentivadas a plantação de cana-de-açúcar e a construção de novos engenhos, mas esta medida não produziu o resultado esperado o que levou à venda de terrenos.

Em 1808, a administração da Fazenda, com o objetivo de promover o aumento das receitas e o progresso da agricultura e de ramos da indústria, foi colocada sob a direção do Erário Régio, órgão para o qual deveria ser enviado um balanço anual de receitas e despesas, além de uma exposição dos trabalhos de melhoramentos realizados. Quando a Fazenda passou a abrigar a residência de verão da família Real, teve início uma ocupação de caráter urbano na região, verificando-se grandes melhoramentos, estabeleceram-se povoações ao longo da Estrada Real de Santa Cruz.

Em 1815, Santa Cruz acolheu imigrantes espanhóis e chineses, que receberam terras, casas, ferramentas, sementes e animais. Em 1817, foi a vez da chegada dos portugueses. A Fazenda foi ainda palco de experiências industriais em 1815, construiu-se a Real Fábrica de Tecidos Santo

Agostinho. Ainda em 1817, teve início o plantio de café em larga escala, o que resultou em expropriações em larga escala.

Com tratado da independência do Brasil, procedeu-se à indenização dos bens pertencentes aos príncipes portugueses. A Fazenda de Santa Cruz passou para a posse do Estado, com usufruto da coroa. Foi mais tarde incorporada na Casa Real e incorporada aos bens pessoais de d. Pedro I. Com a proclamação República, em 1889, passou a designar-se Fazenda Nacional de Santa Cruz, quando foi integrada na administração pública e nomeado um superintendente. Hoje é sede do Batalhão da Escola de Engenharia Villagran Cabrita.

(in Fundo: Fazenda Nacional de Santa Cruz: inventário dos documentos textuais (códices) / Equipe de Documentos do Executivo e Legislativo; Sátiro Ferreira Nunes. 2a. ed. Rev. - Rio de Janeiro : 2017)

Bibliografia e Fontes



Publicações

“A Bahia e o Prata no Primeiro Reinado: Comércio, Recrutamento e Guerra Cisplatina (1822-1831)” - Junqueira, Lucas de Faria, Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal da Bahia, para obtenção do grau de Mestre - Orientadora: Prof^a. Dra. Lina Maria Brandão de Aras, 2005

“A Fazenda de Santa Cruz: sua importância para o comércio de abastecimento da cidade do Rio de Janeiro no período Joanino (1808 – 1821)” - Tavares, Georgia da Costa, Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Nº 5, 2011

“A Intendência da Marinha de Santa Catarina e seu papel na ocupação da Província Cisplatina 1817-1832” - Baldin, Nelma, Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina, Orientador e Coordenador do Curso - Prof. Dr. Walter Fernando Piazza, 1979

“A Invasão de Junot no Algarve (Subsídios para a História da Guerra Peninsular – 1808 – 1814)” - Junior, Joaquim Alberto Iria - numa edição de autor publicado em Lisboa em 1941

"A Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha (1822-1891)" - Almeida, Felipe Pessanha de, Cadernos MAPA Nº 8, Memória da Administração Pública Brasileira, Ministério da Justiça, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro 2014

"A Transferência da Família Real para o Brasil: suas consequências" - Geraldo, Coronel José Custódio Madaleno, Revista Militar Nº 2472, 2008

"Archivo Artigas, Tomo Decimoctavo", Devoto, Juan E. Pivel, Comisión Nacional Archivo Artigas, Montevideo Impresores: A. Monteverde Y Cia. S. A. , 1981

"Archivo Artigas, Tomo Vigésimoprimeró", Devoto, Juan E. Pivel, Comisión Nacional Archivo Artigas, Montevideo Impresores: A. Monteverde Y Cia. S. A. , 1987

"Archivo Artigas, Tomo Trigesimoquinto", Comisión Nacional Archivo Artigas, Montevideo – Fanelcor, 2005

"Archivo Artigas, Tomo Trigesimosexto", Comisión Nacional Archivo Artigas, Montevideo – Tarma, 2006

"Catálogo dos Navios Brigantinos - (1640-1910)" - Esparteiro, Com. António Marques, Publicação do Centro de Estudos de Marinha, Lisboa - 1976

"Do Algarve ao Brasil no caíque de pesca "Bom Sucesso" em 1808" - Um episódio à margem da Guerra Peninsular (Excerto de uma tese) - Junior, Joaquim Alberto Iria - numa edição de autor publicado em Lisboa em 1936

"Domínios e Império: o Tratado de 1825 e a Guerra da Cisplatina na construção do Estado no Brasil" - Pereira, Aline Pinto, Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, como requisito para a obtenção do título de Mestre. Área de Concentração: História Social. - Orientadora: Profª. Dra. Gladys Sabina Ribeiro, Niterói, 2007

"Entre correios marítimos e embarcações de comércio: envio de cartas entre Portugal e América Portuguesa no período das reformas postais (1798-1822)" – Guapindaia, Mayra, Conferência proferida no V Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna em Coimbra, 2017

"Fazenda Nacional de Santa Cruz: inventário analítico dos documentos textuais (códices) / Arquivo Nacional" (Brasil). Coordenação de Documentos Escritos. Nunes, Sátiro Ferreira. 2a. ed. Rev. - Rio de Janeiro, 2017

"Heróis Olhanenses de 1808" – Nobre, Antero - Separata «A Voz de Olhão», suplemento do jornal «O Sporting Olhanense», Outubro de 1988

"História Breve da Vila de Olhão da Restauração" - Nobre, Antero - separata «A Voz de Olhão», suplemento do jornal «O Sporting Olhanense», 1984

"Introdução à História Marítima Brasileira" - Diretoria de Ensino da Marinha Serviço de Documentação da Marinha do Rio de Janeiro, - coordenação Bittencourt, Vice-Almirante (EN-RM1) Armando de Senna, Diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha 2006

"Monografia do Concelho de Olhão da Restauração" - Oliveira, Francisco Xavier Ataíde de, Algarve em Foco Editora, 1986

"Notes on Rio de Janeiro, and the Southern parts of Brazil; taken during a residence of ten years in that country, from 1808 To 1818" - Luccock, John, London: Printed for Samuel Leigh, in the Strand, 1820

"O Brasil Imperial (1808-1889): Panorama da história do Brasil no século XIX" - Malerba, Jurandir, Editora da Universidade Estadual de Maringá, 1999

"Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil – Contribuição comemorativa dos Centenários de Portugal (1139-1640)" - Comissão Organizadora da Representação do Brasil nas Comemorações do Oitavo Centenário de Portugal e Terceiro da sua Restauração, Rio de Janeiro, 1940

"Santa Cruz - Fazenda Jesuítica, Real, Imperial: Vice-reis e reinado, 1760-1821" - Volume II – Freitas, Benedicto, Editora Folha Carioca, 1987

Pesquisas On-Line

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

<http://www.arquivonacional.gov.br/br/>

Biblioteca Nacional de Portugal

<http://www.bnportugal.pt/>

**“Restauração dos Algarves, ou heroes de Faro e Olhão:
drama historico em tres actos / escrito por L.S.O.”**

<http://purl.pt/14353>

Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional do Brasil

<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1821\Edição 0700008

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1821\Edição 0800003

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1821\Edição 1000014

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1825\Edição 1100007

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1821\Edição 1100019

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1821\Edição 0700014

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 0300004

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 0300009

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 0400014

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 0500010

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 0600020

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 0900008

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 1000004

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 1000014

BIBLIOGRAFIA E PONTES

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 1100008
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1822\Edição 1200011
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1823\Edição 0200023
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1823\Edição 0300003
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1823\Edição 0300019
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1823\Edição 0500004
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0200007
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0200020
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0300024
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0700003
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0800009
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0900003
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 0900005
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1824\Edição 1100008
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1826\Edição 0800011
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - 1821 a 1858 - Ano 1846\Edição 07209

Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1824\Edição 00009
Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1824\Edição 00045
Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1825\Edição 00066
Diário Mercantil (RJ) - 1824 a 1827 - Ano 1825\Edição 00174

Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1809\Edição B00019
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1813\Edição 00054
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1813\Edição 00091
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1814\Edição 00007

Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1814\Edição 00026
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1814\Edição 00052
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1814\Edição 00063
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1814\Edição 00086
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1814\Edição 00089
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1815\Edição 00007
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1815\Edição 00048
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1815\Edição 00055
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1815\Edição 00056
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1818\Edição 00040
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1818\Edição 00082
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1818\Edição 00094
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1818\Edição 00104
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1820\Edição 0006
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1821\Edição 00005
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1821\Edição 00099
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1821\Edição 00129
Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - 1809 a 1822 - Ano 1822\Edição 00105

Imperio do Brasil:

Diario Fluminense(CE) - 1823 a 1833 - Ano 1824\Edição 00004

Imperio do Brasil:

Diario Fluminense(CE) - 1825 a 1831 - Ano 1825\Edição 00006

Imperio do Brasil:

Diario Fluminense(CE) - 1825 a 1831 - Ano 1827\Edição 00009

Imperio do Brasil:

Diario do Governo (CE) - 1823 a 1833 - Ano 1823\Edição 00001

Imperio do Brasil:

Diario do Governo (CE) - 1823 a 1833 Ano 1823\Edição 00002

Imperio do Brasil:

Diario do Governo (CE) - 1823 a 1833 - Ano 1824\Edição 00003

Jornal do Commercio (RJ) - 1840 a 1849 - Ano 1842\Edição 00031

O Spectador Brasileiro (RJ) - 1824 a 1826 - Ano 1824\Edição 00009

O Spectador Brasileiro (RJ) - 1824 a 1826- Ano 1824\Edição 00019

O Spectador Brasileiro (RJ) - 1824 a 1826 - Ano 1824\Edição 00029

O Volantim (RJ) – 1822 - Ano 1822\Edição 00007

Hemeroteca Digital da Câmara Municipal de Lisboa

<http://www.hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/>

O Panorama: jornal litterário e instructivo da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis” - edição de 28 de Setembro de 1839

O Panorama: jornal litterário e instructivo da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis” - edição de 7 de Dezembro de 1839

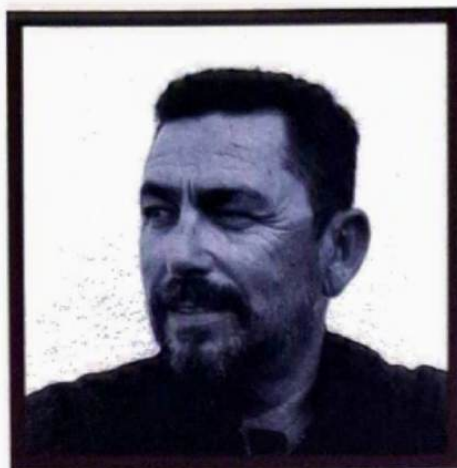
Outras Publicações on-line

"*O Novo Argonauta*": Poema - Macedo, José Agostinho de, Edição electrónica de Junho de 2009, da APOS – Associação de Valorização do Património Cultural e Ambiental de Olhão.

<http://www.olhao.web.pt/Textos/Biblioteca/NovoArgonauta.pdf>

"*O Novo Argonauta*": Poema - Macedo, José Agostinho de, e-book da 2ª edição
https://books.google.pt/books?id=_gcNAAAYAAJ&hl=pt-PT&pg=PA3#v=onepage&q&f=false

"*Corografia: ou, Memoria economica, estadistica, e topografica do Reino do Algarve*" - Lopes, João Batista da Silva, e-book da 1ª edição
https://books.google.pt/books?id=ohUfAAAAAAAJ&printsec=frontcover&dq=inauthor:%22Jo%C3%A3o+Baptista+da+Silva+Lopes%22&hl=pt-PT&sa=X&ved=0ahUKEwj2-_7lloLaAhXLtRQKH-SumDtsQ6AEIQjAF#v=onepage&q=corografia&f=false



JOSÉ DA MARTA

José da Marta, nasceu em Olhão em 1967. Filho de pescadores, começou por interessar-se pela história da sua terra natal por volta dos 30 anos, em 2004 publica o seu primeiro trabalho de investigação com o título "Da Torre de Marim a Olhão, subsídios para a sua história".

Em 2009, e a convite da então direcção da Sociedade Recreativa Olhanense, publica um opúsculo intitulado "Apontamentos para a história do edifício da Sociedade Recreativa Olhanense". Tem no prelo uma biografia intitulada "Patrão Joaquim Casaca, Breve biografia de um Herói".

Músico autodidacta, antigo bancário, neste momento a desempenhar funções de Skipper de embarcações de passeios turísticos na Ria Formosa.



município de Olhão