

+E



An artistic illustration of a steamship with a red hull and white superstructure, sailing on a calm sea. The sky is a mix of orange, yellow, and dark purple, suggesting a sunset or sunrise. In the background, a coastal town with colorful buildings is visible on the right. The ship's masts and rigging are detailed, and a small figure can be seen on the deck.

A extraordinária aventura do “Conde de Palmella”

Era demasiado grande para se aproximar da capital do gótico e demasiado pequeno para navegar no Atlântico. Esta é a história do primeiro navio a vapor português



TEXTO E INFOGRAFIA
JAIME FIGUEIREDO



ILUSTRAÇÕES
HELDER OLIVEIRA





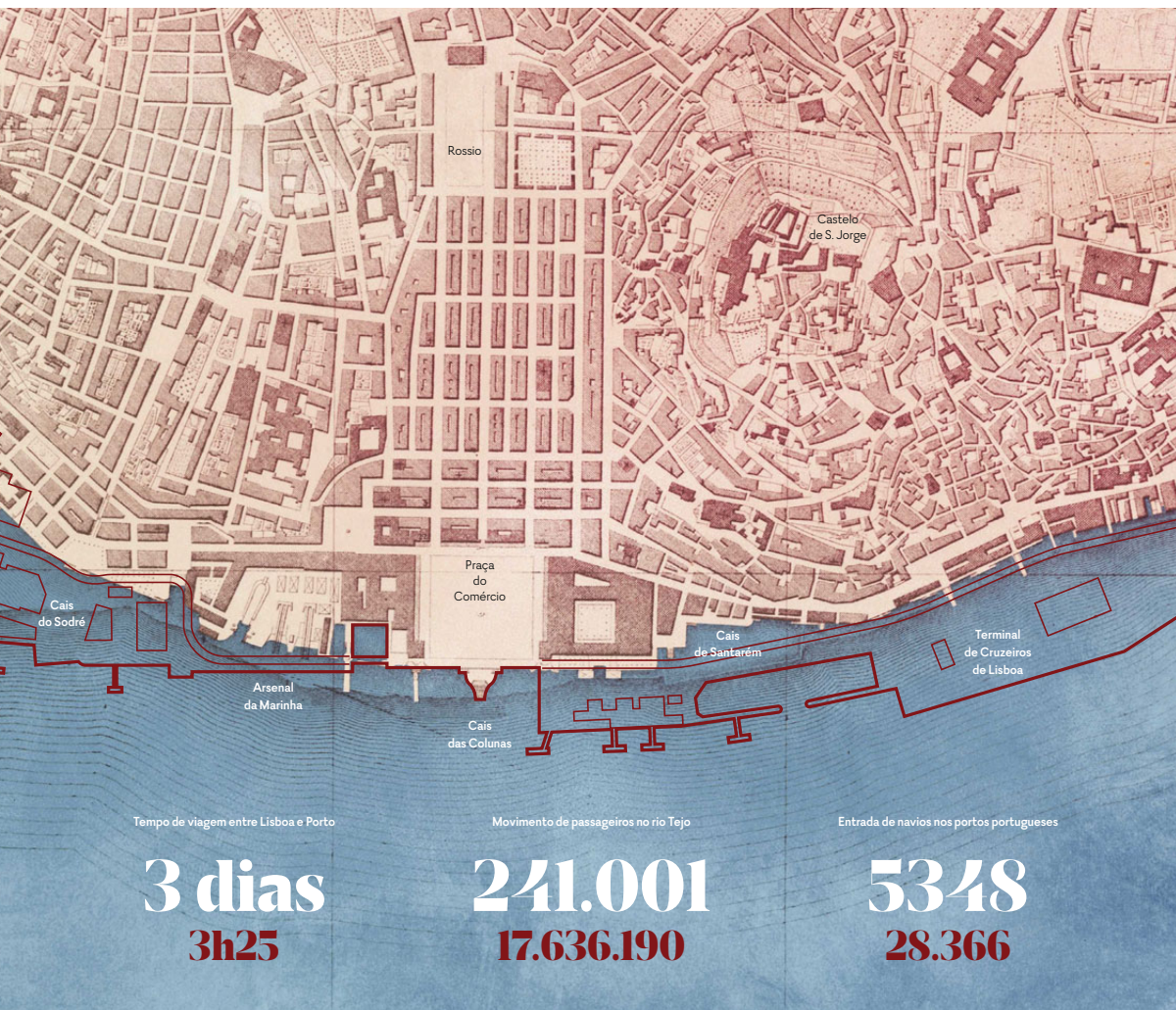
E

sperança e tristeza navegavam lado a lado nas águas portuguesas em janeiro de 1821. Os deputados recém-eleitos para as Cortes Constituintes andavam numa azáfama, com paradas militares e bandas de música, a preparar a instalação em Lisboa. Do norte, por carta publicada no “Diário do Governo”, vinham tons mais sombrios. Um violento temporal atingira vários distritos do Douro. Tinha sido tanta a água que, duas semanas depois, ainda se faziam as contas aos mortos e aos estragos causados pelas cheias dos rios Pinhão e Douro. O Tejo andava mais calmo, mas nem por isso com menos novidades.

“Na manhã do dia 27 do corrente mez ha de seguir viagem para Santarém, com escala por Vila Franca, a embarcação movida por vapor, a primeira que ha pouco chegou a este porto, e no dia seguinte ha de regressar para Lisboa, com a mesma escala: as pessoas que quizerem transportar-se para estes pontos, ou que tenham de enviar algumas

encomendas, poderão dirigir-se no dia antecedente á Praça do Cães do Sodré, loja Nº 18, onde encontrarão com quem tratar sobre este objecto, e nessa occasião se lhes indicará a hora precisa da partida; advertindo que a mencionada embarcação se achará fundeada; próxima ao Cães das Columnas, para receber os passageiros, os quaes, se subentende, irão munidos dos seus passaportes”, referia um anúncio no “Diário do Governo” de 21 de janeiro.

Há muito tempo que o homem sonhava com um engenho a aplicar aos seus navios para que estes navegassem sem velas, porque nem sempre o vento era de feição, quer por excesso, com terríveis tempestades, quer por ausência, com temíveis calmarias. A concretização desse sonho só deu os primeiros passos no final do século XVII, pela mão de Denis Papin, médico francês muito dedicado às mecânicas e trabalhos de física e que em 1690 apresentou a obra “De Novis Quibusdam Machinis”,



onde descrevia um modelo de pistão para a máquina a vapor.

A máquina era constituída por um único cilindro, que servia também como caldeira. Colocava-se uma pequena quantidade de água na parte inferior do cilindro e aquecia-se até produzir vapor. A pressão do vapor empurrava um pistão acoplado ao cilindro, enquanto eliminava a fonte de calor da parte inferior. À medida que o cilindro arrefecia, o vapor condensava, e a pressão do ar na parte externa ao pistão empurrava-o novamente para baixo. Nesta descrição teórica da primeira máquina a vapor, Papin afirmava que esta nova força, aplicada nos navios, seria preferível à das velas para andar mais depressa nos mares.

Esta descoberta de Papin levou Thomas Newcomen e Thomas Savery à conceção de máquinas a vapor destinadas a drenar a água das infiltrações nas minas, cuja patentes registaram em 1697 e 1698. Pouco tempo depois, em 1703 e 1705, já tinham a

funcionar as suas máquinas, a que deram o nome de “bombas”, movidas pela potência motriz do vapor de água gerado numa caldeira aquecida a carvão ou a lenha.

Denis Papin, aproveitando-se de alguns detalhes e conceções das bombas a vapor, em especial da máquina de Savery, construiu em 1707 o primeiro barco a vapor com que tanto sonhava. O inventor montou num pequeno barco uma bomba de vapor que fazia girar rodas de pás laterais, fazendo-o navegar com sucesso nas águas do rio Weser, no norte da Alemanha. Perante o êxito, os barqueiros do rio, temendo que, no futuro, os navios com rodas de pás acabassem com a navegação fluvial à vela e a remos, destruíram selvaticamente o barco de Denis Papin, que poucos anos depois viria a morrer amargurado pela incompreensão da sua obra.

Os homens do mar, de um modo geral, receberam com desconfiança a máquina a vapor. Até

então, todas as inovações técnicas a bordo tinham tido origem no próprio meio marítimo. A máquina a vapor, no entanto, era invenção dos homens de terra, estranhos ao ambiente marítimo. Mas depois de numerosas tentativas e protagonistas, que remontavam aos começos do século XVIII, a aplicação da energia a vapor aos transportes acabou por se impor. Os navios a vapor eram inquestionavelmente mais rápidos, regulares e seguros do que os barcos à vela. Eles não dependiam de ventos e podiam abrir caminho através das ondas, mesmo em más condições. Isso, sim, interessava aos passageiros. Os problemas técnicos não eram com eles.

Nos Estados Unidos da América, o primeiro navio comercial a vapor, o “Clermont”, construído pelo genial mecânico Roberto Fulton, fez a sua viagem inaugural em agosto de 1807. A embarcação de fundo chato e de rodas laterais, movidas pela potência de 2 cv, foi considerada um dos grandes marcos

da história da Marinha Mercante. Percorria no rio Hudson as 150 milhas que separam Nova Iorque de Albany em 32 horas, a uma velocidade média de 4,6 nós. Em outubro daquele ano, o “Clermont” começou uma linha regular entre as duas cidades, transportando em cada viagem cerca de 100 passageiros.

Na Europa, o barco a vapor não se fez esperar para progredir. A difusão do novo invento foi rápida em Inglaterra, França e noutros países do Velho Continente. O perfil de barcos com rodas laterais, cano alto ao centro e velame auxiliar à maneira dos navios da época tornou-se depressa familiar. Em 1813, os ingleses construíram uma grande embarcação, cujas rodas eram movidas com a ajuda do vapor, a que chamaram “Clyde”. Em 1816, o “Élise”, francês, fez a primeira travessia do canal da Mancha, sob forte tempestade, alcançando Le Havre 17 horas depois. Em 1818 já navegavam no Tamisa pequenos vapores, um dos quais, o “Rob Roy”, atravessou sem dificuldade o mar da Irlanda, ligando Glasglow a Belfast.

Do outro lado do Atlântico, em 1819, dá-se um feito considerado extraordinário na história da Marinha a Vapor. A 24 de maio, o navio “Savannah” largou de Savana, na Geórgia (EUA), com destino a Liverpool, em Inglaterra. A viagem transatlântica do “Savannah” durou 29 dias e 11 horas.

Ainda nesse ano, no Brasil, então sede da monarquia portuguesa, foi feita a primeira viagem de um barco sem necessidade de vento para o impulsionar. A 4 de outubro de 1819, o “Vapor de Cachoeira” fez a sua viagem inaugural entre Salvador e a vila de Cachoeira, no rio Paraguaçu, demorando apenas nove horas, em vez dos cinco dias gastos pelos tradicionais saveiros.

Três anos antes, um decreto de Dom João VI tinha autorizado a constituição de uma empresa destinada a introduzir e explorar barcos a vapor na costa da Baía durante um período de 14 anos. Logo, mandaram vir de Inglaterra uma máquina a vapor e adaptaram-na a uma embarcação que fizeram construir no Estaleiro da Preguiça. O intermediário foi António Julião da Costa, cônsul de Portugal em Liverpool, que se orgulhava de ter sido o primeiro a colocar a última novidade da tecnologia em solo brasileiro.

O cônsul português em Liverpool queria alargar as suas atividades privilegiadas e associou-se em Portugal ao industrial João Baptista Ângelo da Costa para encomendarem no estaleiro Mottershead & Hays, em Liverpool, o primeiro navio a vapor da Marinha Mercante portuguesa, destinado a assegurar a ligação fluvial entre Lisboa e Santarém.

A “Gazeta de Lisboa” n.º 252 publicou a lista de navios que deram entrada na Torre de Belém a 15 de outubro de 1820, onde consta o bergantim “Conde de Palmella”, vindo de Liverpool, em lastro. O pequeno barco com casco de madeira e uma máquina a vapor de 20 cv chegou a Lisboa após sete dias de viagem a uma velocidade de 6 nós.

No ano seguinte, a 27 de janeiro, o “Conde de Palmella” deixou o pitoresco porto de Lisboa para a sua viagem inaugural até Santarém, mas nunca chegou ao destino traçado. A viagem terminaria em Alqueidão, perto da Azambuja, porque o calado do



vapor era maior do que a profundidade do rio em alguns locais. Os mouchões, pequenas ilhas formadas pelo assoreamento do leito do rio, não permitiram que ele continuasse até à capital do gótico.

Só a partir de 27 de fevereiro de 1821 é que o “Conde de Palmella”, de 80 toneladas, iniciou a carreira regular no rio Tejo, de Lisboa para o Alqueidão e volta. Levantava ferro em frente do Cais de Santarém, onde aportavam os produtos vindos de Santarém (entre o Campo das Cebolas e o Charfariz de El-Rei), às terças, quintas e sábados, pelas 9h da manhã, fazia escala em Vila Franca e seguia depois para o Alqueidão, onde chegava à noite, regressando no dia seguinte. Mais tarde houve redução no percurso, detendo-se o barco em Vila Franca, eventualmente com escala em Alhambra. Esporadicamente, em dias festivos e de touradas, atravessava o Tejo, fazendo o percurso entre Lisboa e Aldeia Galega do Ribatejo, atual Montijo.

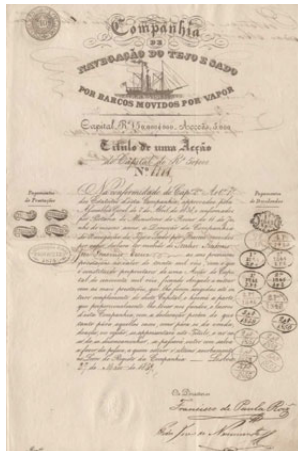
As vias de comunicação terrestres em 1821 eram escassas e as pouco existentes mal conservadas e pouco seguras. Eram tempos em que quem se aventurava numa viagem do Porto para Lisboa fazia o testamento e recebia os sacramentos. O percurso da diligência da Mala-Posta demorava três dias, parando em cerca de 20 estações de muda, onde se procedia à troca de cavalos, pelo que havia necessidade de estabelecer uma ligação mais rápida entre as duas maiores cidades do reino. Por isso, a companhia de João Baptista Ângelo da Costa decidiu interromper a navegação no Tejo e destacar o “Conde de Palmella” para esse novo percurso auspicioso.

Na manhã de 9 de junho, o primeiro vapor português, comandado por João Araújo Guimarães, largou de Lisboa com 16 pessoas a bordo em direção ao Porto. Mas, depois de deixar para trás o Cabo da Roca, foi surpreendido por uma forte nordestada. O mar cobria-se de enormes ondas e o navio dançava como uma casca de noz, sendo obrigando a arribar em Peniche durante uns dias. A 12 de junho, pelas 9h, largou deste porto em direção ao rio Douro. No dia seguinte, às 11h, fundeou em Monchique, perto da Alfândega do Porto. Mas seria sol de pouca dura.

O “Conde de Palmella” era pequeno de mais e a sua potência insuficiente para aguentar os ventos e as ondas nervosas do Atlântico. Por isso, passado alguns meses, João Baptista Ângelo da Costa resolveu colocar novamente o vapor no marulho do Tejo.

Nesta altura, muita gente não reconhecia qualquer mérito aos barcos a vapor. A companhia de João Baptista Ângelo da Costa já tinha conseguido o privilégio exclusivo por 14 anos para o seu barco a vapor, mas pretendia também a isenção de direitos sobre as matérias-primas necessárias para a sua laboração. Nas Cortes Gerais da Nação Portuguesa, durante o parecer ao requerimento de João Baptista Ângelo da Costa, o deputado Teixeira Girão declarou: “Não me oponho aos barcos de vapor, porque não prestão para nada; não servem de proveito nenhum, como praticamente estamos vendo, só se for para levar junto dos navegantes maiores perigos; pois he fama que um destes dias rebentou a caldeira, e por pouco não foi a pique o tal barco.”

O empresário das Cortes recebeu um parecer favorável e comprou em Inglaterra uma segunda

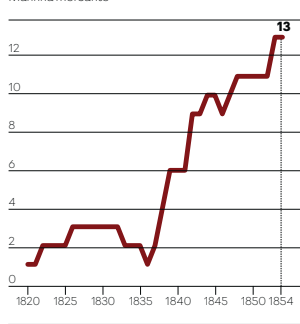


COMPANHIA A empresa de navegação foi fundada em 1838 e liquidada em 1874; até 1855, os negócios pareciam ir de vento em popa, como se pode ver pelos selos de dividendos nas ações

embarcação a vapor, o “Paquete Lusitano”, com cerca de 250 toneladas. No início de março de 1823, o navio começou a carreira regular entre Lisboa e Porto. A viagem, incluindo uma escala na Figueira da Foz, demorava em média entre 19 e 26 horas, dependendo do mar e dos ventos. O navio podia levar até 200 passageiros, mas, segundo a imprensa da época, o número não costumava passar das cinco dezenas. Às 3h da madrugada do dia 10 de julho de 1823, o “Paquete Lusitano” zarpu do Porto em direção a Lisboa. Fez escala na Figueira da Foz, para embarcar passageiros, retomando a viagem pelas 17h. Transportava então 189 passageiros, além dos tripulantes, quando durante a noite caiu um denso nevoeiro e uma forte corrente marítima arrastou o navio até ao cabo Rendidos, próximo da praia de Cambelas, na Ericeira, onde naufragaria pelas 3h30 do dia 11.

NAVIOS A VAPOR EM PORTUGAL

Marinha mercante



Em maio de 1824 chegou a Lisboa um novo vapor, o “Restaurador Lusitano”, de 298 toneladas, comprado em Inglaterra para substituir o navio que se perdera. Com ele começaram as viagens regulares entre Lisboa e Porto, três a quatro vezes por mês, só interrompidas durante o inverno ou quando o barco carecia de reparação.

A partir de 1825, a Marinha a Vapor começou a prosperar e adquiria, em média, um barco por ano para transporte de passageiros e carga. Mas a sua expansão foi interrompida com a revolta liberal. Na manhã de 16 de maio de 1828 iniciou-se o movimento revolucionário contra o absolutismo, com civis e soldados a darem vivas a D. Pedro IV e à rainha D. Maria II. O movimento rumou ao Porto, onde a revolução prosseguiu, mas por pouco tempo.

Nessa altura, nem liberais nem absolutistas possuíam qualquer navio de guerra. Sem perder tempo, D. Pedro fretou em Plymouth o vapor inglês “Belfast”, que a 16 de junho largou para o Porto. Os liberais chegaram a desembarcar na capital do Norte, mas nessa ocasião a revolta já estava praticamente sufocada e foram obrigados a voltar para Inglaterra.

Logo a seguir, D. Pedro adquiriu em Inglaterra dois navios de guerra a vapor, estando prevista a compra de mais seis. No entanto, o seu irmão D. Miguel conseguiu que a venda dos dois barcos, que já estava concretizada, fosse judicialmente embargada. Provavelmente pelas mesmas razões, D. Miguel também não conseguiu comprar três navios a vapor, mas apenas fretar dois e mais tarde um terceiro, este em Portugal, o “Restaurador Lusitano”, que viria a naufragar por excesso de peso a 11 de setembro de 1832 ao largo de Aveiro, quando se dirigia para a cidade Invicta carregado com canhões, além de ter requisitado mais dois pequenos vapores que navegavam no Tejo, o “Conde de Palmella” e o “Conde de Cea”. Estes foram os primeiros navios a vapor a prestarem serviço na Marinha de Guerra.

Durante dois anos (1832-1834), a guerra civil ceifou milhares de vidas, até o exército liberal ter derrotado decisivamente os absolutistas. D. Miguel perdeu o seu estatuto real e a pretensão ao trono e Dom Pedro IV foi aclamado como herói por ter libertado Portugal do reinado do seu irmão.

Serenado o país, a navegação a vapor voltou a ter novo impulso, e em 1837 foi fundada a Companhia de Navegação do Tejo e Sado por Barcos Movidos por Vapor, que comprou em leilão a 10 de abril de 1839 o “Conde de Palmella”, que se passou a chamar só “Palmella”. Em 1848, a companhia contava já com seis embarcações a vapor a fazer viagens no Tejo até Vila Nova da Barquinha e margem sul.

Ancorado no Seixal e em mau estado de conservação, o “Palmella” foi de novo vendido em julho de 1854 e mais tarde desmantelado, mas durante décadas provou que o baixo custo, a velocidade e a facilidade de deslocação deste tipo de transporte se tornariam indispensáveis. No final de século XIX, o número e tamanho dos navios subiu em flecha, desencadeando a primeira onda da globalização. O mundo ficou mais pequeno. ●

jdfigueiredo@expresso.imprensa.pt