



*Cidade de S. Salvador, Bahia de Todos os Santos (1826)*

Cidade de S. Salvador, Bahia de Todos os Santos. Gravura de Salathé, 1826. Acervo do Serviço de Documentação Geral da Marinha.

## O PRIMEIRO BARCO A VAPOR DA AMÉRICA DO SUL E O MARQUÊS DE BARBACENA

PEDRO TOMÁS PEDREIRA  
do Instituto Geográfico e  
Histórico da Bahia

No ano passado de 1976, o Instituto do Açúcar e do Alcool, através do seu Departamento de Informática, Divisão de Informações-Documentação, lançou, com o nº 21, na sua *Coleção Canavieira*, um volume contendo as cartas do Marquês de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant Pontes, de 17 de outubro de 1819 a 6 de fevereiro de 1821, todas do *Copiador*, hoje pertencente ao Arquivo Nacional e, anteriormente, ao Dr. João Maurício Wanderley de Araújo Pinho, por legado de um dos seus avós.

Na carta que inicia o aludido *Copiador*, editado com o título de Economia Açucareira do Brasil no Século XIX, o Marquês de Barbacena, homem dinâmico e empreendedor, militar hábil e de brio, grande patriota, também o in-

trodutor da caldeira a vapor na indústria açucareira do Brasil, em 1913<sup>1</sup>, fala na primeira viagem do seu barco a vapor, aliás o 1º do Brasil e da própria América do Sul.

Entretanto, devemos declarar que tal empreendimento teve o seu princípio, quando, desejoso de estabelecer uma linha de navegação “a vapor nas costas e rics da Província da Bahia”, solicitou o Marquês a D. João VI tal privilégio, que recebeu, através do seguinte:

“Decreto de 3 de Agosto de 1818.

Havendo-me representado o Marechal de Campo Felisberto Caldeira Brant Pontes, o Commendador Pedro Rodrigues Bandeira, e o Capitão-mór das Ordenanças da Villa de

Jaguaripe Manoel Bento de Souza Guimarães, o projecto que têm de introduzir na Província da Bahia no futuro anno de 1819 embarcações movidas por vapor, para navegação dos rios do seu Reconcavo e tentarem mesmo o estabelecimento de Paquetes para esta Côrte e Pernambuco, e com o duplicado fim de augmentarem consideravelmente a industria d'aquella Província, e darem exemplo ás outras, para a mesma introduccção, requerendo me por este respeito varias graças e isenções; e tomando em consideração a conhecida utilidade d'este evento, e os beneficios que d'elle devem resultar a este Reino, sendo empregado em muitos de seus Rios, que até o presente, pellas difficuldades que se encontram na sua navegação, não prestam ao commercio, á agricultura e á civilisação aquelles proveitos que lhe são próprios, quando offerecem facil communicação aos povos e ao producto do seu trabalho: Hei por bem defferir-lhes com o privilegio exclusivo por tempo de 14 annos, para que na supradicta Província, e até onde chegam as suas costas de mar, e os seus rios, ninguém e só elles possam ter semelhantes embarcações, com as prerrogativas de serem descarregadas immediatamente que fundearam em qualquer porto, sem esperarem o termo estabelecido por algumas administrações, e de serem consideradas como embarcações da Corôa, para que possam sahir para o alto mar somente com o despacho dado pelo Governo, independentemente de quaesquer actos das estações subalternas, ficando os supplicantes obrigados a realizar este projecto no decurso de todo o anno proximo futuro, como prommettem.

Palacio da Real Fazenda de Santa Cruz, em 3 de Agosto de 1818.

Com a rubrica de S. Magestade."<sup>2</sup>

Com a autorização do Rei, os sócios Caldeira Brant, Pedro Bandeira e Manoel Bento Guimarães, com a ajuda de mais um outro, João José de

Souza e Azevedo, da Vila de Cachoeira, deram início à empresa, tendo o próprio Caldeira Brant, no princípio de 1819, encomendado na Inglaterra uma caldeira a vapor, mandando logo construir um barco, que recebeu o nome de *Santa Maria*. A construção se deu nos estaleiros da Preguiça, da Cidade do Salvador.

Finalmente, aprontou-se o barco. E, a 4 de outubro de 1819, largou ele da mesma Cidade, tendo a bordo o então Governador e Capitão-General da Bahia D. Francisco de Assis e Mascarenhas, Conde da Palma (empossado naquele cargo, em 26 de janeiro de 1818), o Marquês de Barbacena e seus sócios no empreendimento e outras autoridades e pessoas gradadas, seguindo em direção à Vila da Cachoeira, à qual chegou, após uma viagem que levou 8 horas e 20 minutos, navegando contra a maré, sob a direção e orientação do técnico inglês John Falconer, e tendo saído da Capital da Província às 11 horas da manhã, conforme veremos adiante. Seu retorno deu-se no dia 6 de outubro.

\* \* \*

Houve certos defeitos na montagem da caldeira do barco. E tanto assim foi que, em carta, datada de 17 de outubro de 1819, escrita à firma inglesa Graham & Buxton, na qual a caldeira fora adquirida, diz Caldeira Brant:

"Tenho retardado os meus agradecimentos, pelas vossas cartas de 11 de maio e 13 de junho, mui de propósito para dar a Vs. Mercês ao mesmo tempo notícias do meu Barco de Vapor que finalmente navega nesta Bahia com geral admiração, pela rapidez e segurança e exatidão de suas viagens.

Nunca ví obra mais perfeita do que a máquina que Vs. Mercês mandaram, e tal crédito tem ganhado entre os proprietários deste paiz as obras de qual genero de suas fábricas, que indubitavelmente serão Vs. Mercês preferidos em todas as encomendas.

Pena foi que João Falconer se enganasse na colocação do canudo que conduz agua fria para o condensador e tambem no que lança agua quente para o mar, porque isto retardou dois meses o Barco, dando motivo a algumas calúnias contra a máquina, mas felizmente o Senhor Matheus Falconer poz tudo a caminho.

A velocidade é de 5 milhas, e às vezes 5 milhas e meia por hora, e posto que para os usos ordinários e comunicações da Capital com as Villas situadas em diferentes rios seja esta velocidade sufficiente, quereria antes máquinas, para as subsequentes embarcações, de 20 cavalos.”<sup>3</sup>

Mesmo assim, bastante satisfeito com a proeza, escreveu Caldeira Brant ao Conde dos Arcos:

“Ilmo. Exmo. Sr. Conde dos Arcos.  
Bahia, 17 de Outubro de 1819.

Meu Senhor:

Navega finalmente nesta Bahia um Barco de Vapor, excedendo na rapidez, segurança e exatidão de suas viagens o quanto esperava o Publico desta Cidade. A primeira experiência foi honrada com a presença do Exmo. Sr. Conde da Palma, com viagem á Cachoeira contra a maré, não excedendo a 8 horas e 20 minutos.

Temos pois já demonstrado que se pode fazer agora em 18 horas a comunicação que nas outras embarcações custa 5 dias, e transportar em um só Barco, por semana, o que presentemente é transportado em 12. Tudo isto havia V. Excia. previsto quando concebeu o projeto da introdução dos Barcos de Vapor, e portanto, não pode deixar de ser agradável a V. Excia. a certeza do feliz resultado.

O nosso espirito não está satisfeito, e quizera realizar o projeto em toda a extensão, estabelecendo Paquetes desde o Amazonas até ao Rio de Janeiro, viagem esta que se faz em muitos meses, e pode agora não exceder a 20 dias, mas sinto-me aba-

tido e precisando de algum descanso para cuidar de partilhas e inventários.

Todas as minhas pretensões se resumem nisto, e só espero a certeza official do desmancho da expedição de Cadix para dirigir a minha súplica a S. Magestade, na qual serei mais afortunado do que fui na pretensão de obter um testemunho de meus serviços por ocasião do delírio de Pernambuco. Não dou a V. Excia. notas do meu filho porque ele me diz haver escrito a V. Excia.

Desejo a V. Excia. a melhor saúde, e sou com o maior respeito,

(a) Felisberto Caldeira Brant Pontes.”<sup>4</sup>

Eis, agora, a carta do Governador Conde da Palma ao Ministro Tomás Antônio de Vila Nova Portugal, na qual manifesta ele o seu entusiasmo e satisfação:

“Ilm. Exm. Sr. — Tenho a honra de participar a V. Excia. que no dia 4 do corrente mez de Outubro se fez o ensaio, em grande festa, da Barca de Vapor mandada construir pello Marechal de Campo Felisberto Caldeira Brant Pontes, e Comendador Pedro Rodrigues Bandeira, e o Capitão-mór Manoel Bento Guimarães, os quaes, para esse fim, têm o privilégio que Sua Magestade lhes concedeu.

Eu mesmo assistí a este ensaio, e fui na Barca, que tomou a direcção da Villa da Cachoeira, onde chegou das 8 para as 9 horas da noite, havendo partido desta Cidade às 11 horas da manhã do mesmo dia.

Muito me satisfez a commodidade, a elegancia, e a segurança da dita Barca, devidas ao esmero de seus donos, que se empenharão em unir á novidade da Embarcação todos os commodos e belleza admissíveis em taes vasos: o arranjo e assento da machina e a boa disposição de todos os mistéres para o serviço da embarcação, e arranjo dos passageiros, junto ao seu regular andamento, deve offerecer tão grande

commodidade ao publico, que me parece deverem continuar estas construções, ainda não vistas no Brasil; as quaes quanto mais se aperfeiçoarem e mais hábeis se fizerem os trabalhadores na manobra da Barca, e da machina que a move, tanto mais deverão crescer as vantagens que esta primeira nos offerece sobre os nossos antigos barcos.

Determinei-me a tomar a direcção da Villa da Cachoeira não só para ver provadas em uma viagem mais longa as superiores qualidades daquella Barca, mas principalmente por hir ver o Rio da Cachoeira em que S. Magestade ordenou a construcção de huma Ponte, devendo-se dar principio immediatamente a huma fluctuante pelo systema moderno, que talvez possa concluir-se no limitado tempo de cinco mezes, e que possa franquear o transito á consideravel concurrencia de pessoas e efeitos que passam naquella Villa, a mais importante desta Capitania, emquanto depois se constroe a outra com a segurança e durabilidade recommendadas.

Desejava eu ser mais extenso e circunstanciado ácerca desta obra, mas a brevidade com que sahe a fragata "Successo" m'o não permite; reservo, pois, para melhor occasião dar a V. Excia| mais clara e miuda conta a este respeito. Deus guarde a V. Excia. muitos annos.

Bahia, 19 de Outubro de 1819. — Illmo. Exmo. Sr. Tomaz Antonio de Villa Nova Portugal. (a) Conde da Palma."<sup>5</sup>

Barbacena, ante o successo da primeira viagem, desejou, com os demais sócios, ampliar o número de embarcações, e tanto assim é que, em carta a Bernardo José Ferreira de Barros, datada de 19 de outubro de 1819, afirmava: "No fim do ano terei outro Barco e pode ser que empreenda a navegação desde o Amazonas até o Rio de Janeiro, se conseguir a dispensa do serviço militar, com o qual não posso."<sup>6</sup>

Nesse ínterim, vários contratempores surgiram com o primeiro barco.

Em carta de 11 de novembro de 1819, ao seu sócio João José de Souza e Azevedo, de Cachoeira, comunicava Barbacena: "Despedi o Mestre e encarreguei ao Prático do governo do Barco, Parece homem inteligente e ativo..."<sup>7</sup>

Ao outro sócio, o Capitão-mor Manoel Bento de Souza Guimarães (então residente na povoação de "Nazaré das Farinhas"), dizia, em carta de 21 de novembro de 1819: "Seria preciso escrever muitas páginas para contar a V. Senhoria uma pequena parte dos trabalhos e encommodos que tenho sofrido com o Barco de Vapor, e comissão nenhuma me obrigaria a carregar semelhante cruz."

A esse tempo já chegara à Bahia o inglês Joseph Bigg, que havia sido contratado por Barbacena para pilotar e cuidar do barco, e deste diz o missivista, na mesma carta citada:

"O Barco fica parado supponho que 10 ou 12 dias para conserto da máquina, e depois continuará na carreira de Cachoeira. O inglês não admite mais de duas viagens por semana, porque diz que precisa tempo para dormir e limpar a máquina, ou gente dobrada. Aonde haveremos de buscar? Não atino como fez V. Senhoria o cálculo pelo qual conheceu ser a nossa perda de cem mil réis por mes, pois admitindo que o Barco só ganhe cem mil réis, por semana, que é pouco, seria preciso que as despesas excedessem a quinhentos mil réis por mes para se verificar o cálculo de V. Senhoria. Parece-me, pois, haver engano!"<sup>8</sup>

Na mesma data (21 de novembro), escrevia Barbacena para Londres, a Custódio Pereira Carvalho, anunciando-lhe a chegada do inglês Joseph Bigg, dizendo-lhe: "Parece-me inteligente, e o ajuste do ordenado razoável, mas a condição vaga de comer e beber dá motivo a contestações, ou a muita despesa." Isto, porque o dito inglês, ao que parece, comia e bebia muito, pois que "a despesa que fez em uma casa de pasto é mui considerável."<sup>9</sup>

Ao mesmo Custódio Pereira Carvalho (em carta de 26 de novembro de

1819) fez ciente de que estava aborrecido com Joseph Bigg, porque “pediu, pois, este homem, quando eu propunha reduzir o artigo comida e dinheiro, que deveria eu dar-lhe 100 Libras para móveis, roupa lavada, médico, e uma criada para servir sua mulher... e ajuntou que do contrário se retirava, e se fôsse obrigado a ficar nada faria em meu benefício”<sup>10</sup>

Ao próprio Custódio, em 29 de novembro, avisava: “Novamente voltam os dias azules da alegria com a navegação regular do Barco, se bem que com pequenos contratempos.”<sup>11</sup>

Uma das principais queixas de Barbacena contra o inglês Joseph Bigg era a das suas constantes “bebedeiras e impertinências”. E, a Custódio Pereira de Carvalho (Londres) escrevia (em 21 de fevereiro de 1820):

“Já não posso aturar as bebedeiras, impertinências e despesas do maquinista José Bigg. Resolvo definitivamente despedi-lo hoje do meu serviço, tanto por não desempenhar suas obrigações como por faltas as condições no ajuste, e tão enfasiado me tem deixado a comunicação com este e outros serventes, que se achára comprador aos bens que possui no país, com boa vontade e alguma perda tudo venderia para acabar em mais descanso os poucos dias que me restam de vida.”<sup>12</sup>

A Joseph Bigg escreveu Barbacena (em 3 de março de 1820), sobre as causas da sua despedida dos serviços do Barco:

“Lógo que V. Mercê tomou conta do Barco de Vapor, a titulo de fazer vários consertos no ajustamento da máquina, e consertos que não passariam de 5 dias, desmontou completamente a máquina, e, supondo-me então em absoluta dependência, teve o arrôjo de pedir aumento de ordenado, e até uma creada para servir sua mulher, dizendo-me que do contrário não trabalhava... Foi indispensável, á vista do exposto, despedi-lo imediatamente, mas V. Mercê vendo-se obrigado a pagar-me a condenação de 500 Libras, estipulada na

escritura, fingiu arrependimento, e apoiado pela recomendação do sr. Fallet pediu-me para seguir ao menos um ano, desistindo de todas as pretensões.”

Barbacena apenou-se do inglês Bigg e aquiesceu, prometendo dar-lhe, “além das 100 Libras do ordenado, mais 100 Libras para casa e mesa do dia 6 de dezembro em deante”. E afirma que “ficou o Barco sem navegar por um mes, no qual tive considerável prejuizo, e a máquina ficou, depois do conserto como dantes, o que acabou de manifestar a má fé do seu procedimento.” Alega ele, ainda, os desmandos praticados por Bigg contra os práticos e os próprios passageiros do barco, que “desertaram dando motivos que V. Mercê bebia duas garrafas de aguardente lógo ao romper do dia, e se fazia insuportável.”<sup>13</sup>

Em carta de 28 de maio de 1820 a Antônio da Costa (Londres), comunica o Marquês de Barbacena, entre outras coisas, o naufrágio do barco, nas pedras de Montesserrate:

“Tenho presente a sua estimadíssima de 23 de Março, e andou V. Mercê, com a sua costumada discreção, pagando a Graham & Buxton e remetendo as peças que se haviam quebrado na máquina do primeiro Barco, o qual jaz nas profundas porque Falconer, em momento de bebedeira, pretendia passar por cima de Montesserrate, mas os recifes eram tão duros que ali ficou o Barco por 20 dias. Vae consertar-se para ser entregue a outro bebado, e eis aqui como se gasta a minha paciência e dinheiro.”<sup>14</sup>

Barbacena fez recuperar o Barco e, em 2 de setembro de 1820, comunicava à firma Joaquim Ferreira de Almeida & Cia: “O meu Barco de Vapor torna a navegar neste mes, entregue a um Português que talvez faça peor do que o Inglês. Estou com madeira e máquina pronta para outro, mas sem ânimo por falta de quem ande nele.”<sup>15</sup>

\* \* \*

Finalmente, iniciadas na Bahia as lutas pela nossa Independência, Calde-

ra Brant, então no cargo de inspetor das tropas lusas, passou-se para o lado dos patriotas, ficando o barco a vapor ao abandono, terminando por ser destruído junto aos demais navios tam-

bém destruídos por ordem do Brigadeiro Madeira de Melo, antes de 2 de julho de 1823, data em que os portugueses deixaram, em definitivo, a Cidade do Salvador.

## NOTAS

- 1) A primeira máquina a vapor (caldeira), de moer cana, foi, como vimos, em 1813, introduzida por Caldeira Brant, no Engenho Ingá-assu, na Ilha de Itaparica, pertencente ao seu cunhado, o Coronel Antônio Cardoso dos Santos, sendo a sua inauguração feita com grandes festas, e banquete, às quais compareceram, além de altas personalidades da Capitania, o seu Governador, Conde dos Arcos.
- 2) In *Coleção da Legislação Portuguesa* — Delgado.
- 3) In *Copiador*, p. 7.
- 4) Idem, p. E.
- 5) In *Correspondência dos Governadores* — Arquivo do Estado da Bahia.
- 6) In *Copiador*, p. 11.
- 7) Idem, p. 24/25.
- 8) Idem, p. 26/27.
- 9) Idem, p. 28/30.
- 10) Idem, p. 37/37.
- 11) Idem, p. 43/44.
- 12) Idem, p. 78/79.
- 13) Idem, p. 86.
- 14) Idem, p. 139/140.
- 15) Idem, p. 184/185.

