

Capítulo XX

A TODO O VAPOR! DA INTRODUÇÃO À UTILIZAÇÃO DA ENERGIA A VAPOR NA NAVEGAÇÃO FLUVIAL E MARÍTIMA EM PORTUGAL ATÉ 1828





A TODO O VAPOR! DA INTRODUÇÃO À UTILIZAÇÃO DA ENERGIA A VAPOR NA NAVEGAÇÃO FLUVIAL E MARÍTIMA EM PORTUGAL ATÉ 1828

Tiago Canhota¹; Olegário Nelson Azevedo Pereira²; Maria Rosário Bastos³

¹Instituto Superior de Lisboa e Vale do Tejo, Rua Bento de Jesus Caraça 12, Ramada, Portugal, 2620-379, canhotatiago@gmail.com

²Centro de Ciências do Mar e do Ambiente, Universidade NOVA de Lisboa, Campus da Caparica, Caparica, Portugal, 2829-516, olegario.pereira@hotmail.com

³Delegação do Porto, Universidade Aberta, Rua do Ameal, 752, Porto, Portugal, 4200-055

³Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória, Universidade do Porto, Via Panorâmica, s/n, Porto, Portugal, 4150-564, maria.bastos@uab.pt

RESUMO

Este trabalho resulta de uma primeira aproximação ao tema em apreço e ensaia uma abordagem em que se equacionam simultaneamente imperativos de carácter histórico com as condicionantes naturais que os enformam. Nesse sentido, não configura uma abordagem historiográfica clássica, chamemos-lhe assim, mas antes perspectiva um trilho de análise inserido na designada "História Ambiental". Pesem embora os trágicos acontecimentos ocorridos na primeira metade do século XIX, a segunda década de *Oitocentos* foi testemunha da chegada até nós da primeira embarcação movida a vapor, o *Conde de Palmela*. Num primeiro momento, a experiência proporcionada pelo barco movido a vapor, foi sobretudo virada para uma área mais segura, a navegação fluvial, uma vez que esta requeria investimentos e embarcações mais pequenas, encontrando-se também mais resguardada de condições climatéricas e meteorológicas hostis que assolavam a costa lusitana. Ainda assim, e perante o ineficaz sistema de vias terrestres, a exploração da ligação entre as cidades de Lisboa e do Porto esteve sempre na mente destes primeiros empreendedores, como foi o caso da empresa João Baptista Ângelo da Costa & Companhia e John Milley Doyle. A realização do presente artigo teve como principais objetivos a inventariação das companhias e/ou dos agentes de navegação que aqui operavam ou tiveram essa intenção e contextualizar o aparecimento e a utilização da energia a vapor em Portugal com especial incidência nas navegações fluviais e marítimas. Impulsionada por uma nova visão política e económica, conferida pelo Liberalismo, na qual os grandes atores deveriam ser a capacidade, a vontade e a ação dos indivíduos, esta ideia foi, no entanto, mutilada tanto pela adversa realidade encontrada no terreno como pelo conflito fratricida que se iniciou em 1828, finalizando-se desta forma esta primeira relação entre energia a vapor e navegação.

Palavras-chave: Transportes; mar; rio; motores a vapor.

ABSTRACT

This work is the result of a first approach to the subject in question and tests an approach in which imperatives of a

historical nature are equated simultaneously with the natural constraints that shape them. In this sense, it does not configure a classic historiographical approach, let's call it that, but rather it envisages a trail of analysis inserted in the so-called "Environmental History". Despite the tragic events that took place in the first half of the 19th century, the second decade of the 19th century witnessed the arrival of the first steam-powered vessel, the *Conde de Palmela*. At first, the experience provided by the steam-powered boat was mainly focused on a safer area, river navigation, since this required investments and smaller vessels, as well as being more protected from hostile weather and weather conditions than ravaged the Portuguese coast. Even so, and given the ineffective land road system, exploring the connection between the cities of Lisbon and Porto was always on the minds of these first entrepreneurs, as was the case of the company João Baptista Ângelo da Costa & Companhia and John Milley Doyle. The main objectives of this article were to inventory the companies and/or shipping agents that operated here or intended to do so, and to contextualize the appearance and use of steam energy in Portugal, with a special focus on river and sea navigation. Driven by a new political and economic vision, conferred by Liberalism, in which the great actors should be the ability, will and action of individuals, this idea was, however, mutilated both by the adverse reality found on the ground and by the fratricidal conflict which began in 1828, thus ending this first relationship between steam power and navigation.

Keywords: Transport; sea; river; steam engines.

INTRODUÇÃO

Designado de “A todo o vapor! Da introdução à utilização da energia a vapor na navegação fluvial e marítima em Portugal até 1828”, este trabalho pretendeu ser o primeiro de dois, dedicados ao estudo e à divulgação da introdução, desenvolvimento e aplicação da energia a vapor na navegação, em contextos de rio e mar, no reino de Portugal continental, ilhas adjacentes e colónias, entre o ano de 1820 e meados do século

XIX.

Por se tratar de um trabalho prospetivo, mas, em nossa opinião necessário, pela sua característica inovadora, não explorará aspetos como a transferência social do conhecimento técnico vindo de além-fronteiras, designadamente de latitudes onde a revolução industrial seguia o seu curso a um ritmo incomensuravelmente mais veloz, nem tão-pouco o desempenho financeiro das empresas pioneiras da introdução do vapor na navegação marítima e fluvial do Portugal *Oitocentista*. Fica essa abordagem para um trabalho posterior, de maior vulto, que discorra e complete o que agora se apresenta como introdução ao assunto em apreço e, sublinhemos, numa ótica de análise das potencialidades e constrangimentos estabelecidos no eterno diálogo Ser Humano/Ambiente.

Nesta primeira abordagem ao tema, a análise centrou-se exclusivamente no território continental e balizou-se entre os anos de 1820 e 1828. A delimitação espacial deveu-se ao fato de não existirem empresas de navegação a vapor portuguesas, ou de matriz portuguesa, que efetuassem ligações entre a metrópole e as colónias portuguesas, como se designavam à época. Assim, tornou-se imprescindível entender quando e em que locais se iniciaram tais empreendimentos. Nesse sentido, a cronologia foi delimitada entre a chegada a portos lusitanos do primeiro navio a vapor – o *Conde de Palmela*, no ano de 1820 – e o término da primeira experiência Liberal, aquando do regresso do infante D. Miguel e dos Absolutistas ao poder no ano de 1828.

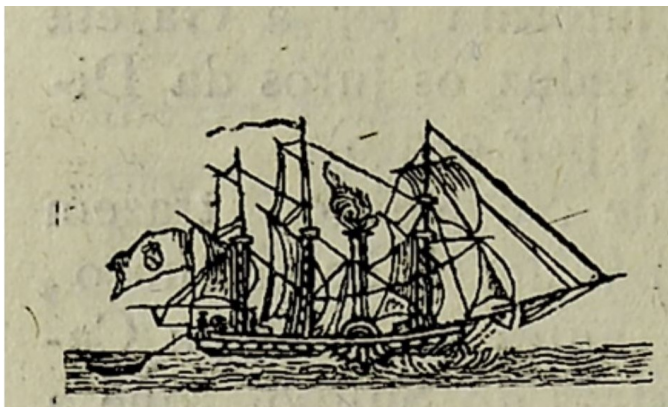


Figura 1. Logotipo da companhia de navegação a vapor João Baptista Ângelo da Costa & Companhia. Atente-se na conjugação entre chaminé (vapor) e velas (vento). Fonte: GAZETA DE LISBOA, 1824, n.º 298.

Apesar de em 1807 Robert Fulton ter adaptado o motor a vapor aos navios, todo o processo de reconversão náutica foi pautado por uma lentidão verificando-se, no curto e médio prazo, a continuação do uso de embarcações unicamente apetrechadas de velas ou, em alguns casos, conjugando estas com um motor a vapor (GOMES, 1996; OLIVEIRA MARQUES, 2002) como se pode verificar na Figura 1.

No panorama nacional, a navegação à vela manteve-se fulcral tanto nas viagens por mar como por rio. No primeiro caso, a viagem de cabotagem era um meio de ligação entre os principais centros populacionais e económicos; no segundo caso, permitiam uma ligação com o interior do território, facto que era de vital importância para um país onde as estradas escasseavam. Neste campo e sem prejuízo dos rios Lima, Vouga, Guadiana, do Mondego, ou outros, os rios Douro e Tejo mostraram-se fundamentais tanto para o escoamento de produtos como para a deslocação de pessoas e bens (SERRÃO, 1980; SERRÃO, 1984; PEREIRA, 1997; OLIVEIRA MARQUES, 2002).

Também no plano internacional o velame manteve a sua importância, não deixando de ser utilizado nas grandes viagens oceânicas. A este propósito compreende-se que já muito perto de meados do século XIX, em 1845, tenha sido produzida pela indústria náutica americana uma nova tipologia de embarcação que usava unicamente a força eólica, o clipper, e que, a caminho do último quartel do século XIX, se tenham construído os dois navios mais rápidos e famosos desta categoria: o *Thermopylae* (1868) e o *Cutty Sark* (1869) (CARVALHO & FERNANDES, 2009).

Entre os fatores que explicam esta escolha, contavam-se a secular tradição de navegação eólica, os elevados custos que estavam sempre associados à utilização de novas tecnologias, a pouca fiabilidade dos motores a vapor e ainda, a limitação na capacidade de carga, uma vez que o espaço originalmente utilizado para a sua acomodação, que conferia mais rendibilidade, era agora necessário para transportar o carvão (CARVALHO & FERNANDES, 2009).

Este cenário (tenha-se em conta que, em

1860, os navios movidos a vapor constituíam apenas cerca de 20% da frota mundial) que, em maior ou menor medida, era comum de uma maneira geral a toda a Europa e por conseguinte a Portugal, ficou registado para a posteridade pelo pincel de Montagne Dowson na tela, *Thermopylae: departure from Foochow* (Figura 2). Aí se veem grandes embarcações guarnecidas de velas usadas para os transportes transoceânicos, enquanto os barcos a vapor (com as suas características rodas de pás) são de reduzidas dimensões e remetidos para trabalhos de reboque no porto, empregando a sua força bruta.

Ainda assim, a nova tecnologia energética impôs-se. As evoluções e os aperfeiçoamentos sofridos pelos motores tornaram-nos progressivamente mais económicos, mais eficientes, mas sobretudo, mais fiáveis. Aliadas a estas, as novas técnicas construtivas nas quais eram usados metal em vez de madeira, tornaram os navios mais resistentes e, ainda, a descida do custo dos fretes permitiu que os barcos a vapor se estabelecessem de forma definitiva no transporte marítimo e fluvial mundial (CARVALHO & FERNANDES, 2009).

A temática da energia a vapor, sobretudo a sua introdução e difusão em Portugal, já foi abordada por SERRÃO (1971; 1980). No que se refere à questão da evolução das embarcações, encontram-se considerações acerca do tema nas obras de GOMES (1996) e de CARVALHO & FERNANDES (2009). Para além destes, outros estudos abordaram mais especificamente a temática em análise, nomeadamente a obra de MATOS (1980), os artigos de GASPAR (1970), debruçado na navegação no rio Tejo ao longo dos tempos, e o de PEREIRA (1997) sobre a navegabilidade e importância do rio Douro. Importa, contudo, proceder tanto quanto possível, a uma abordagem holística, considerando as condições naturais que proporcionaram ou dificultaram a evolução do transporte fluvial e marítimo em Portugal, como sejam, por exemplo, as influências dos regimes das marés, da energia da onda, dos processos de sedimentação nos cursos fluviais, entre outros. Para o efeito, procedeu-se a uma abordagem metodológica assente na análise de fontes primárias das quais fosse possível coligir informação acerca da introdução e desenvolvimento da navegação a vapor, mas igualmente, das condicionantes naturais



Figura 2. Pintura: *Thermopylae: departure from Foochow*. Fonte: *Thermopylae: history of the world's fastest clipper: história do clipper mais veloz do mundo*.

envolvidas no processo, nomeadamente a documentação produzida por diversas instituições políticas do reino de Portugal, dando conta das intenções, propostas e efetivas concretizações das empresas de navegação a vapor, assim como das carreiras a realizar ou realizadas. Entre outras indicam-se o DIARIO DA REGENCIA (1821); o DIÁRIO DAS CORTES DA NAÇÃO PORTUGUESA (1823); DIARIO DAS CORTES GERAES E EXTRAORDINARIAS DA NAÇÃO PORTUGUEZA (1821; 1822); o DIARIO DO GOVERNO (1821; 1823), o DIARIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DA NAÇÃO PORTUGUEZA (1823) e a GAZETA DE LISBOA (1823; 1824; 1826; 1827; 1828).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Portugal e o vapor

A primeira notícia de que dispusemos sobre a utilização de um engenho movido a energia motriz produzida pela força de um vapor data de 1742. Foi então anunciado, na *Gazeta de Lisboa*, que Bento de Moura Portugal tinha efetuado uma demonstração perante a rainha e os príncipes de uma máquina de origem inglesa que tinha aperfeiçoado, dando desta forma a conhecer o potencial da nova fonte de energia. Mesmo assim, e embora nas décadas seguintes tenham surgido relatos espaçados sobre invenções e/ou inventores eivados de boas e grandes intenções, as mesmas não tiveram aplicabilidade prática no terreno como aconteceu, por exemplo, no caso de João Jacinto de Magalhães que, em 1778, foi encarregado de adquirir uma máquina capaz de escoar as águas das minas, ou o projeto do tenente-coronel do Real Corpo dos Engenheiros, Francisco António Rapozo, para a construção de um aparelho destinado à moagem (SERRÃO, 1980).

A entrada na centúria de *Oitocentos* não aportou consigo as condições necessárias para a instalação e utilização do vapor; muito pelo contrário: a guerra das Laranjas em 1801 (SERRÃO, 1982), a fuga da Família Real e da Corte para o Brasil em 1807, as Invasões Francesas e a Guerra Peninsular entre 1807 e 1814, a introdução do regime Liberal no ano de 1820 e, ainda, a independência do Brasil em 1822 tiveram

como resultado disrupções políticas, sociais e económicas, levando a que a entrada do vapor em Portugal continental tivesse tanto de tardia como de insignificante, pesem, como vimos, todos as aplicações e planos precoces para a sua utilização (SERRÃO, 1984).

Ainda assim, em 1816, teve lugar por iniciativa de Jacques (pai) e Diogo Ratton (filho), a mais promissora aplicação do motor à indústria, neste caso à moagem. Requerido e concedido em 1818 o exclusivo por um período de vinte anos, foi precedido este pedido pelo seu rival cerealífero, o barão de Sobral, arrastando-se o processo até 1820, não se podendo afirmar se o plano inicial realmente se efetivou. Esse impulso vaporífero na indústria ocorreu apenas em 1835, depois do fim da guerra civil. Nos transportes navais o seu emprego ocorreu *de facto* no ano de 1821 (SERRÃO, 1971; SERRÃO, 1980; OLIVEIRA MARQUES, 2002), conforme se indica na Tabela I.

Para além dos motivos já expostos, não pudemos negligenciar a própria mentalidade atávica e a falta de visão ou de conhecimento das suas potencialidades, ficando as mesmas expressas nas palavras do deputado António Lobo Barbosa

Tabela I. Total embarcações movidas a vapor em Portugal entre 1820 e 1828.

Anos	Tentativas e usos do vapor em Portugal
1820	1
1821	1
1822	2
1823	2
1824	2
1825	2
1826	3
1827	3
1828	3

Teixeira Ferreira Girão, nas Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa, nos seguintes termos: “Ao que me oponho, he [à] introdução [da] maquina [a vapor], que nem he nova, nem serve para felicidade do Reino.” (DIARIO DAS CORTES GERAES E EXTRAORDINARIAS DA NAÇÃO PORTUGUEZA, 1821, n.º 195). Apesar deste contexto adverso e de todos os obstáculos encontrados, a energia a vapor entrou finalmente em Portugal.

O barco a vapor em Portugal

Os pioneiros: vogando entre a utopia e a ilusão (1820-1828)

Malgrado todas as contrariedades, o ano de 1820 viu atracar no porto de Lisboa o primeiro navio a vapor português, o conde de Palmela, dando-se efetivamente início à aplicação e utilização da energia a vapor no contexto naval, pelas mãos do cônsul de Portugal em Liverpool, António Julião da Costa e de João Baptista Ângelo da Costa, consubstanciada na empresa João Baptista Ângelo da Costa & Companhia. De pequena tonelagem, apenas 80 t., a sua utilização primitiva deu-se no rio Tejo. No Diário do Governo de 26 de janeiro de 1821, anunciava-se a novidade. O seu trajeto era o seguinte: partindo de Lisboa, mais precisamente do cais das Colunas, no dia 27, fazia escala em Vila Franca de Xira e atracava em Santarém; no dia seguinte, 28 de janeiro, fazia o percurso inverso regressando à capital (DIARIO DO GOVERNO, 1821, n.º 23; SERRÃO, 1980; OLIVEIRA MARQUES, 2002).

Este curso fluvial era navegável até à zona da Valada, localizada em Alqueidão, tornando-se essa navegação mais difícil a montante deste ponto, em especial no verão (BRANDÃO & MALASPINA, 2022), quer pela diminuição do caudal, quer pelo assoreamento ser maior a partir desse ponto. Por outro lado, a propagação da maré dinâmica do estuário do Tejo atinge uma distância de cerca de 80 quilómetros, até sensivelmente a mesma região da Valada e Muge (FREIRE et al. 2006), o que poderia dificultar a progressão no rio. Aliás, alguns registos do ano de 1822, demonstram precisamente essa dificuldade, especialmente tratando-se de um verão mais rigoroso em que “(...) a falta de chuvas tem de tal sorte

empobrecido o Tejo que as barcas não podem passar de Vallada para cima.” (DIARIO DAS CORTES GERAES E EXTRAORDINARIAS DA NAÇÃO PORTUGUEZA, 1822, n.º 60). Já no inverno, o problema relacionava-se com as cheias que ocorriam no Tejo. Por exemplo, no início de 1823 houve “Trinta e quatro dias de copiosas, e não interrompidas chuvas, a par de ventos tempestuosos, [que] trouxe á ribeira de Coruche, e ao Tejo, uma cheia tão grande, de cuja igual não ha memoria.” (DIARIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DA NAÇÃO PORTUGUEZA, 1823, n.º 26). Assim, a navegação até Santarém era mais complicada de se realizar, tanto pelo assoreamento do leito fluvial que ocorria no verão, quanto pelas cheias que tinham lugar de inverno, motivos pelos quais, durante bastantes anos, se discutiu a regularização deste trecho fluvial através de obras de melhoramento da chamada “vala da Azambuja” de modo a diminuir o tempo de ligação entre Alqueidão e Santarém (BRANDÃO & MALASPINA, 2022.).

Quer tenha sido por tais razões, por falta de rentabilidade, ou por motivos técnicos, um mês depois e no mesmo Diário do Governo, fez-se um novo anúncio, onde se indicava uma nova periodicidade e se alterava o percurso primitivo: as saídas de Lisboa, eram agora feitas a partir do designado cais de Santarém, às nove da manhã de terça-feira, de quinta-feira e de sábado e o regresso era efetuado no dia seguinte, isto é, quarta-feira, sexta-feira e domingo; ao invés da inicial carreira Lisboa-Vila Franca de Xira-Santarém, tolheu-se o percurso, mantendo-se a partida da capital e a paragem em Vila Franca mas fixando-se agora um novo término em Alqueidão, Azambuja, conforme a Figura 3. Quanto ao bilhete por pessoa, o seu custo cifrou-se em 480 reis para a viagem até Vila Franca e 960 reis para Alqueidão (DIÁRIO DO GOVERNO, 1821, n.º 49).

Para além da exploração do barco a vapor, esta dupla tinha igualmente interesses fabris. A esse respeito, foi publicado no Diário da Regência de 26 de junho de 1821, a entrada na Comissão das Artes e Manufaturas, de um requerimento para que fossem outorgados privilégios de ordem económica, tendo os deputados optado pelo adiamento de uma decisão final, não se chegando à

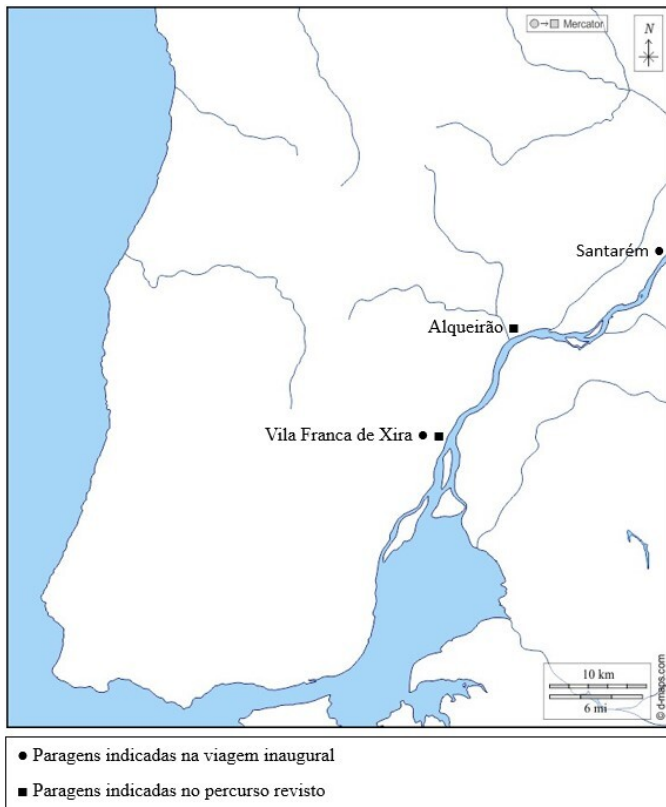


Figura 3. Paragens indicadas no percurso inaugural e no revisto.

mesma nem com a diligência nem com o consenso que a matéria em questão necessitava (DIÁRIO DA REGENCIA, 1821, n.º 149). No Diário da Regência de 13 de julho do mesmo ano, os mesmos proponentes tiveram nova resposta adiada à mesma requisição (DIÁRIO DA REGENCIA, 1821, n.º 164). Finalmente, na sessão do dia 9 de outubro, foi deferido pela Comissão das artes e manufaturas, nas Cortes Gerais, o pedido feito por João Baptista Ângelo da Costa & Companhia, no sentido de ter acesso ao:

“(…) privilegio para as referidas maquinas e barco, assim como a isenção de direitos das materias primas, necessarias para a sua laboração, isto he, do combustivel indispensavel, como agente principal, e do ferro em bruto, para a nova fundição, que estabelecerão (...)”.

Mesmo assim, registou-se a relutância do já referido deputado Girão, argumentando que os:

“(…) barcos de vapor (...) 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.” (DIÁRIO DAS CORTES GERAES E EXTRAORDINARIAS DA NAÇÃO PORTUGUEZA, 1821, n.º 195).

Não obstante a óbvia importância das cidades de Lisboa e o Porto, a regularidade e a facilidade de comunicações entre elas não eram consentâneas com os seus estatutos. Para se ter uma ideia destes constrangimentos atente-se que a ligação por terra era dispendiosa, perigosa e morosa, já que era necessária cerca de uma semana para se realizar o trajeto. Identificando esta lacuna nas comunicações a Companhia decidiu alocar o *conde de Palmela* para a referida ligação a partir de maio de 1821. No entanto, quer a pequena tonelagem (80 t.), quer a força motorizada necessária, revelaram-se insuficientes para vencerem a ondulação do Atlântico, regressando a embarcação ao seu percurso no rio Tejo em outubro desse ano (GASPAR, 1970; SERRÃO, 1980; OLIVEIRA MARQUES, 2002; BALBI, 2004).

Para a carreira Lisboa-Porto-Lisboa foi adquirida em 1822 uma outra embarcação com cerca de 250 t., o *Paquete Lusitano*, iniciando as suas viagens pelo menos desde março de 1823 (DIÁRIO do governo, 1823, n.º 81; OLIVEIRA MARQUES, 2002).

Note-se no entanto que, embora os tempos médios de viagem fossem substancialmente inferiores aos dos transportes terrestres (diligência: sete dias; *conde de Palmela*: dois dias e *Paquete Lusitano*: um dia), os níveis de perigosidade e de segurança não diferiam muito, uma vez que tanto o sistema de sinalização e de socorro ao longo da costa eram incipientes ou mesmo inexistentes: no caso farolar, existiam apenas em toda a plenitude costeira continental, onze faróis, enquanto a primeira instituição de socorro a naufragos, a Real Casa d'Asylo aos Naufragados, só foi construída dali a cinco anos (GAZETA DE LISBOA, 1823, n.º 158; BALBI, 2004; CANHOTA et al., 2021). A estes fatores, mas não de somenos importância, juntavam-se ainda as habituais condições adversas do litoral português em especial no inverno (fortíssima agitação marítima na costa noroeste peninsular) que impeliam a uma quase cessação das comunicações marítimas durante esse período (SERRÃO, 1980). Para se ter uma imagem mais fidedigna sobre este tópico, atente-se no Diário do Governo de 22 de abril, onde foi descrita a terceira

viagem que o *Paquete Lusitano* realizou entre as urbes lisboense e portuense. Partindo de Lisboa às 10 horas da manhã do dia 13, a embarcação aportou em Cascais às 17 horas “(...) por causa do temporal desfeito do Norte, e NNO (...)”; no dia seguinte, saiu de Cascais às 8 horas da manhã e ancorou por volta das 17 horas em Peniche, onde se manteve até dia 15. O temporal foi de tal magnitude que a embarcação chegou mesmo a partir a corrente de ferro da ancoragem; no dia 16, fez-se ao mar às 6 horas da manhã mas ao chegar próximo do arquipélago das Berlengas teve de regressar novamente a Peniche uma vez que “(...) o mar era tão desordenado, que parecia que o Paquete se desconjuntava (...)”, mantendo-se aí até dia 17. Aproveitando a bonança, zarpuu às 10 horas da manhã desse dia, chegando ao Porto por volta das 4 da manhã do dia 18, cerca de 18 horas depois de ter partido de Peniche (DIÁRIO do governo, 1823, n.º 95)!

Mais do que melindrar eventuais passageiros, a descrição teve como intuito de relevar a segurança do navio “(...) pois nenhum outro Navio poderia supportar o temporal, e ventos contrários, que o Paquete sustentou.” (DIÁRIO do governo, 1823, n.º 95). Não obstante toda a intrepidez demonstrada em viagens anteriores, no dia 11 de julho, o *Paquete Lusitano* naufragou ao largo do cabo Rendido, em Torres Vedras, devido às más condições climatéricas, nomeadamente nevoeiro e fortes correntes que desviaram a nave da rota preestabelecida. Apesar de ter ocorrido de madrugada e da forte agitação marítima, salvaram-se de uma morte certa a maior parte dos passageiros e da tripulação (GAZETA DE LISBOA, 1823, n.º 167; GAZETA DE LISBOA, 1823, n.º 169; GAZETA DE LISBOA, 1823, n.º 173; OLIVEIRA MARQUES, 2002).

Para o substituir, foi comprado pela empresa João Baptista Ângelo da Costa & Companhia, mais uma vez mais em Inglaterra, um novo navio de 298 t., o *Restaurador Lusitano*, mantendo as ligações entre as duas maiores cidades do reino num percurso que demorava entre de 20 a 24 horas, oscilando entre as 17 horas (junho de 1824) e as 39 horas (outubro de 1824). Em que medida contribuiu para esta significativa discrepância de tempo a estação do ano e as

usualmente condições climatéricas mais adversas, nomeadamente a energia das correntes e dos ventos ou o tamanho da ondulação?

Desde o dia 18 de maio de 1824, para além dos passageiros, iniciou também o transporte de correspondência expedida pela Administração Geral dos Correios, mantendo-se ao serviço civil até 1830, quando foi incorporado na armada miguelista (GAZETA DE LISBOA, 1824, n.º 129; GAZETA DE LISBOA, 1824, n.º 238; OLIVEIRA MARQUES, 2002).

Perante o atraso das comunicações e os ensejos proporcionados pela implantação do regime *Vintista*, a navegação (e não só) mostrou-se um bom campo de oportunidades não sendo de estranhar que outros competidores aparecessem tanto para a exploração de rotas oceânicas como fluviais.

Porventura o mais entusiasta destas novas oportunidades tenha sido John Milley Doyle, um irlandês com ligações a Portugal desde o tempo das Invasões Francesas. No ano de 1823, solicitou uma autorização para que lhe fossem concedidos privilégios de modo a poder fazer escala nos portos portugueses, numa carreira que ligava o norte da Europa ao porto de Gibraltar utilizando o barco *Real Jorge* (GAZETA DE LISBOA, 1823, n.º 168; OLIVEIRA MARQUES, 2002). A título de curiosidade, refira-se que nesse mesmo ano deu entrada na Câmara dos Deputados uma proposta na qual Doyle, em representação de vários capitalistas ingleses, se propunha a “(...) debaixo de certas condições contratar a condução das malas desta Capital para o Porto, e Badajoz, em carroagens conforme o uso seguido em Inglaterra e França.” demonstrando-se tanto as fragilidades como as oportunidades que o setor dos transportes oferecia (Diário das cortes da nação Portuguesa, 1823, n.º 23; DIÁRIO DO GOVERNO, 1823, n.º 27).

Para o período compreendido entre 1824-1828, e associados à navegação fluvial no Tejo, apareceram ainda António Luís de Melo, que requereu permissão para explorar as carreiras entre Lisboa e a margem sul, nomeadamente Cacilhas, ribeira de Coia e Aldeia Galega do Ribatejo (hoje Montijo); António Filipe de Oliveira, que pretendeu explorar os troços Lisboa-Moita e Lisboa-Setúbal e novamente a companhia de João Baptista Ângelo

da Costa (OLIVEIRA MARQUES, 2002; CANHOTA et al., 2021).

Para levar a cabo tal desiderato, esta última propôs-se adquirir seis navios (*Imperador Lusitano; infanta D. Isabel Maria; infanta D. Maria da Assunção; infanta D. Ana de Jesus Maria; Conde de Cea e condessa de Porto Santo*) que contemplava para lá do Tejo, carreiras para o norte e sul de Portugal continental e ainda para as ilhas adjacentes. Do ambicioso plano original, quedou-se apenas um navio, o *Conde de Cea*, que chegou a Lisboa vindo de Liverpool em agosto de 1826, existindo notícia do seu serviço a partir de maio de 1827. Até ao ano seguinte, juntamente com o navio *Conde de Palmela*, efetuavam carreiras regulares entre Lisboa e Vila Nova da Rainha com escalas em Alhandra, Vila Franca de Xira e Carregado (GAZETA DE LISBOA, 1826, n.º 196; GAZETA DE LISBOA, 1827, n.º 124; GAZETA DE LISBOA, 1827, n.º 222; OLIVEIRA MARQUES, 2002), como se pode comprovar na Tabela II.

A chegada do *Conde de Palmela* em 1820 marcou o início da navegação a vapor em Portugal. No entanto, o início das hostilidades entre as fações Liberais e Miguelistas, em 1828, trouxeram instabilidade às rotas e perigos e confiscos às embarcações, contribuindo de forma indelével para o enfraquecimento desta primeira experiência vaporífera portuguesa (Tabela III). Do que ficou exposto se infere que a introdução da navegação a

vapor em Portugal, embora tardia, seguiu uma evolução expectável. Iniciou-se em ambiente fluvial e, conseqüentemente menos exigente e perigoso, e foi evoluindo para mar aberto com percursos cada vez mais distantes.

Tudo de feição até a conjuntura política e bélica se tornar um fator de perturbação lógico numa progressão que parecia seguir “a todo o vapor”!

CONCLUSÃO

Atendendo às variáveis negativas endógenas e exógenas de índole política, social e económica que assolaram Portugal no primeiro quartel do século XIX e que se estenderam até meados do mesmo, não era de difícil aferição o(s) atraso(s) a que Portugal se encontrava votado.

Para além destes, acresce uma costa atlântica intempestiva, rios com pouca extensão de navegabilidade, ausência de canais, uma escassez de estradas que oferecessem condições para um trajeto rápido, cómodo e seguro e ainda um terreno montanhoso, com especial incidência a norte do Tejo. Todos estes fatores contribuíram para a permanência de um reino de feições atávicas, no século XIX. Enquanto na Europa central se avançava para um tempo novo e sem retorno, Portugal permaneceu imóvel.

Deste modo, a adoção da energia movida a vapor, com a imediata ligação às revoluções industriais e dos transportes, continha nela mesma o

Tabela II. Percorso e horário do conde de Cea na carreira Lisboa-Vila Nova da Rainha.

	Lisboa - Vila Nova da Rainha	Vila Nova da Rainha - Lisboa	
	Horário de partida	Horário de partida	
9 horas da manhã	Domingo	Segunda-feira	Meio-dia
	Segunda-feira	Terça-feira	
	Quarta-feira	Quinta-feira	
	Quinta-feira	Sexta-feira	
	Sábado	Domingo	

Tabela III. A navegação a vapor em Portugal entre 1820 e 1828

Anos	Empresa	Embarcação	Navegação	Percurso
1821	João Baptista Ângelo da Costa & C ^a	<i>Conde de Palmela</i>	Fluvial	Lisboa – Santarém e Lisboa – Azambuja
1821	João Baptista Ângelo da Costa & C ^a	<i>Conde de Palmela</i>	Marítima	Lisboa – Porto
1822 - 1823	João Baptista Ângelo da Costa & C ^a	<i>Paquete Lusitano</i>	Marítima	Lisboa – Porto
1823	John Milley Doyle	<i>Royal George</i>	Marítima	Lisboa (entreposto)
1824 - 1828	João Baptista Ângelo da Costa & C ^a	<i>Restaurador Lusitano</i>	Marítima	Lisboa – Porto
1824	António Luís de Melo (pedido de autorização)	???	Fluvial	Cacilhas, ribeira de Coina e Aldeia Galega do Ribatejo
1825	António Filipe de Oliveira (pedido de autorização)	???	Fluvial e marítima	Lisboa-Moita e Lisboa-Setúbal
1827 - 1828	João Baptista Ângelo da Costa & C ^a	<i>Conde de Cea</i>	Fluvial	Lisboa – Vila Nova da Rainha

gérmen da modernidade, pretendendo alavancar o país para o desenvolvimento que lhe faltara. No entanto, a execução no terreno mostrou-se sempre mais difícil de concretizar, não obstante as tentativas que foram, em maior ou menor grau, tentadas e conseguidas.

A falta de dinamismo industrial e comercial, a escassez de capitais para tão avultados investimentos que tinham forçosamente de ser a médio e longo prazo e a persistente instabilidade política, foram fatores que fizeram soçobrar esta primeira experiência de navegação a vapor em Portugal.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito do projeto estratégico do MARE Centro de Ciências do Mar e do Ambiente (UIDB/MAR/04292/2020), do projeto estratégico do CITCEM Centro de Investigação

Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória, unidade de I&D da Universidade do Porto (UIDB/04059/2020) e no âmbito do projeto LA/P/0069/2020 concedido ao Laboratório Associado ARNET.

REFERÊNCIAS

Fontes

- DIARIO dA REGENCIA, 1821. s/p, n.º 149, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1821&mes=6&tipo=a-diario&filename=1821/06/14/D_0140_1821-06-14&pag=1&txt=jo%C3%A3o%20baptista%20angelo
- DIARIO dA REGENCIA, 1821. s/p, n.º 164, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1821&mes=7&tipo=a-diario&filename=1821/07/13/D_0164_1821-07-13&pag=3&txt=jo%C3%A3o%20baptista%20angelo

- lo
DIARIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS DA NAÇÃO PORTUGUEZA, 1823, pp. 672-685, n.º 26, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. <https://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/cd/listIssuesByYear?ano=1823>
- DIARIO DAS CORTES GERAES E EXTRAORDINARIAS DA NAÇÃO PORTUGUEZA. 1822, pp. 868-877, n.º 60, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. <https://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/c1821/listIssuesByYear?ano=1822>
- DIARIO DAS CORTES DA NAÇÃO PORTUGUESA, 1823. pp. 640-648, n.º 23, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. <https://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/cd/01/01/01/023/1823-01-30>
- DIARIO DAS CORTES GERAES E EXTRAORDINARIAS DA NAÇÃO PORTUGUEZA. 1821, pp. 2569-2586, n.º 195, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. <https://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/c1821/01/01/01/195/1821-10-09/2582?q=vapor&from=1821&to=1821&pPeriodo=mc&pPublicacao=c1821>
- DIARIO DO GOVERNO, 1821. s/p, n.º 23, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1821&mes=1&tipo=a-diario&filename=1821/01/26/D_0023_1821-01-26&pag=4&txt=vapor
- DIARIO DO GOVERNO, 1821. s/p, n.º 49, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1821&mes=2&tipo=a-diario&filename=1821/02/26/D_0049_1821-02-26&pag=4&txt=vapor
- DIARIO DO GOVERNO, 1823. pp. 193-200, n.º 27, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1823&mes=1&tipo=a-diario&filename=1823/01/31/D_0027_1823-01-31&pag=1&txt=debaixo%20de%20certas%20condi%C3%A7%C3%B5es
- DIARIO DO GOVERNO, 1823. pp. 889-892, n.º 81, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1823&mes=4&tipo=a-diario&filename=1823/04/05/D_0081_1823-04-05&pag=4&txt=paquete%20lusitano
- DIARIO DO GOVERNO, 1823. pp. 795-802, n.º 95, Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1823&mes=4&tipo=a-diario&filename=1823/04/22/D_0095_1823-04-22&pag=8&txt=vapor
- GAZETA DE LISBOA, 1823. pp. 1189-1196, n.º 158, Imprensa Régia, Lisboa, Portugal. <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1823&mes=7&tipo=a-diario&pm=&res=167>
- GAZETA DE LISBOA, 1823. pp. 1239-1242, n.º 167, Imprensa Régia, Lisboa, Portugal. <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1823&mes=7&tipo=a-diario&pm=&res=168>
- GAZETA DE LISBOA, 1823. pp. 1243-1248, n.º 168, Imprensa Régia, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1823&mes=7&tipo=a-diario&filename=1823/07/18/D_0168_1823-07-18&pag=5&txt=doyle
- GAZETA DE LISBOA, 1823. pp. 1249-1254, n.º 169, Imprensa Régia, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1823&mes=7&tipo=a-diario&filename=1823/07/19/D_0169_1823-07-19&pag=6&txt=paquete%20lusitano
- GAZETA DE LISBOA, 1823. pp. 1271-1278, n.º 173, Imprensa Régia, Lisboa, Portugal. <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1823&mes=7&tipo=a-diario&pm=&res=129>
- GAZETA DE LISBOA, 1824. pp. 601-606, n.º 129, Imprensa Régia, Lisboa, Portugal. <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1824&mes=6&tipo=a-diario&pm=&res=146>
- GAZETA DE LISBOA, 1824. pp. 889-892, n.º 146, Imprensa Régia, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1824&mes=6&tipo=a-diario&filename=1824/06/01/D_0129_1824-06-01&pag=6&txt=Restaurador%20Lusitano
- GAZETA DE LISBOA, 1824. pp. 1137-1140, n.º 238, Imprensa Régia, Lisboa, Portugal. <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1824&mes=10&tipo=a->

diario&filename=1824/10/08/D_0238_1824-10-08&pag=4&txt=Restaurador%20Lusitano
 GAZETA DE LISBOA, 1824. p. 1326, n.º 298, Impressão Régia, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1824&mes=12&tipo=a-diario&filename=1824/12/17/D_0298_1824-12-17&pag=4&txt=Jo%C3%A3o%20Baptista%20Angelo%20da%20Costa
 GAZETA DE LISBOA, 1826. pp. 787-791, n.º 196, Impressão Régia, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1826&mes=8&tipo=a-diario&filename=1826/08/22/D_0196_1826-08-22&pag=4&txt=cea
 GAZETA DE LISBOA, 1827. pp. 797-800, n.º 124, Impressão Régia, Lisboa, Portugal. <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1827&mes=5&tipo=a-diario&res=>
 GAZETA DE LISBOA, 1827. pp. 1043-1046, n.º 184, Impressão Régia, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1827&mes=8&tipo=a-diario&filename=1827/08/06/D_0184_1827-08-06&pag=4&txt=conde%20de%20cea
 GAZETA DE LISBOA, 1828. pp. 955-958, n.º 176, Impressão Régia, Lisboa, Portugal. https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1828&mes=7&tipo=a-diario&filename=1828/07/26/D_0176_1828-07-26&pag=2&txt=vap%C3%B4r

BIBLIOGRAFIA

BALBI, A. 2004. *Essai statistique sur le royaume de Portugal et d'Algarve*. Tome I. 480p., Imprensa da Nacional-Casa da Moeda/Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, Lisboa/Coimbra, Portugal. (ISBN 972-27-1311-6).
 BRANDÃO, J.M. & MALASPINA, E.F. 2022. Uma obra (in)consequente: a Vala da Azambuja em meados do século XIX. *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 22 (1): 165-188. (https://doi.org/10.14195/1645-2259_22-1_6)
 CANHOTA, T.; PEREIRA, O.N.A. & BASTOS, M.R. 2021. “O socorro aos desgraçados”: medidas de mitigação e de auxílio aos naufragos ao largo da costa portuguesa no século XIX. In: PAULA, D.P. et al. (Eds.). *Sociedade, ambiente e tecnologia: Mar*

afora, costa adentro – Tomo X da Rede BRASPOR, pp. 247-265, UERJ, Rio de Janeiro. (ISBN 978-65-995971-0-7). (<https://www.redebraspor.org/livros/2021/Braspor%202021%20Artigo%2016.pdf>)
 CARVALHO, A. & FERNANDES, C.V. (coords.) 2009. *Thermopylae: history of the world's fastest clipper: história do clipper mais veloz do mundo*. 151p., Câmara Municipal de Cascais, Cascais, Portugal. (ISBN 978-972-637-178-6).
 DOYLE, J.M. (1846). *Major-General Sir J. M. Doyle, K. C. B and the Portuguese Government: sketch of the case and services*. 16p., W. Rock, Newington, England.
 FREIRE, P.; TABORDA, R.; ANDRADE, C. 2006. Caracterização das praias estuarinas do Tejo. In: VIII Congresso Nacional da Água. Actas do VIII Congresso Nacional da Água, Figueira da Foz, Portugal. (http://www-ext.lnec.pt/LNEC/bibliografia/DHA/freire-et-al_06.pdf)
 Gaspar, J. 1970. Os portos fluviais do Tejo. *Finisterra*, 5(10): 153-215. (<https://doi.org/10.18055/Finis2440>)
 GOMES, T. 1996. *Navios portugueses: séculos XIV a XIX – A memória do passado: uma referência para o futuro*. 2a ed.. 133p., Edições Inapa, Lisboa, Portugal. (ISBN: 972-9019-88-6).
 OLIVEIRA MARQUES, A.H. (coord.). 2002. *Nova História de Portugal: Portugal e a instauração do liberalismo*. Vol. IX. 771p., Editorial Presença, Barcarena, Portugal.
 MATOS, A.T. de. 1980. *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Vol. I. 650p., Universidade dos Açores, Ponta Delgada, Portugal.
 PEREIRA, M.C.M. 1997. A navegação do rio Douro no século XIX - Algumas questões. *DOURO – Estudos e documentos*, vol. II (4):251-269. (<https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/9372.pdf>)
 SERRÃO, J. 1971. *Dicionário da História de Portugal*. Vol. IV. 743p., Iniciativas Editoriais, Lisboa, Portugal.
 SERRÃO, J. 1980. *Temas oitocentistas – I para a história de Portugal no século passado: ensaios*. 192p., Livros Horizonte, Lisboa, Portugal.
 SERRÃO, J.V. 1982. *História de Portugal: o Despotismo Iluminado (1750-1807)*. Vol. VI. 509p., Editorial Verbo, Lisboa, Portugal.
 SERRÃO, J.V. 1984. *História de Portugal: a*

