

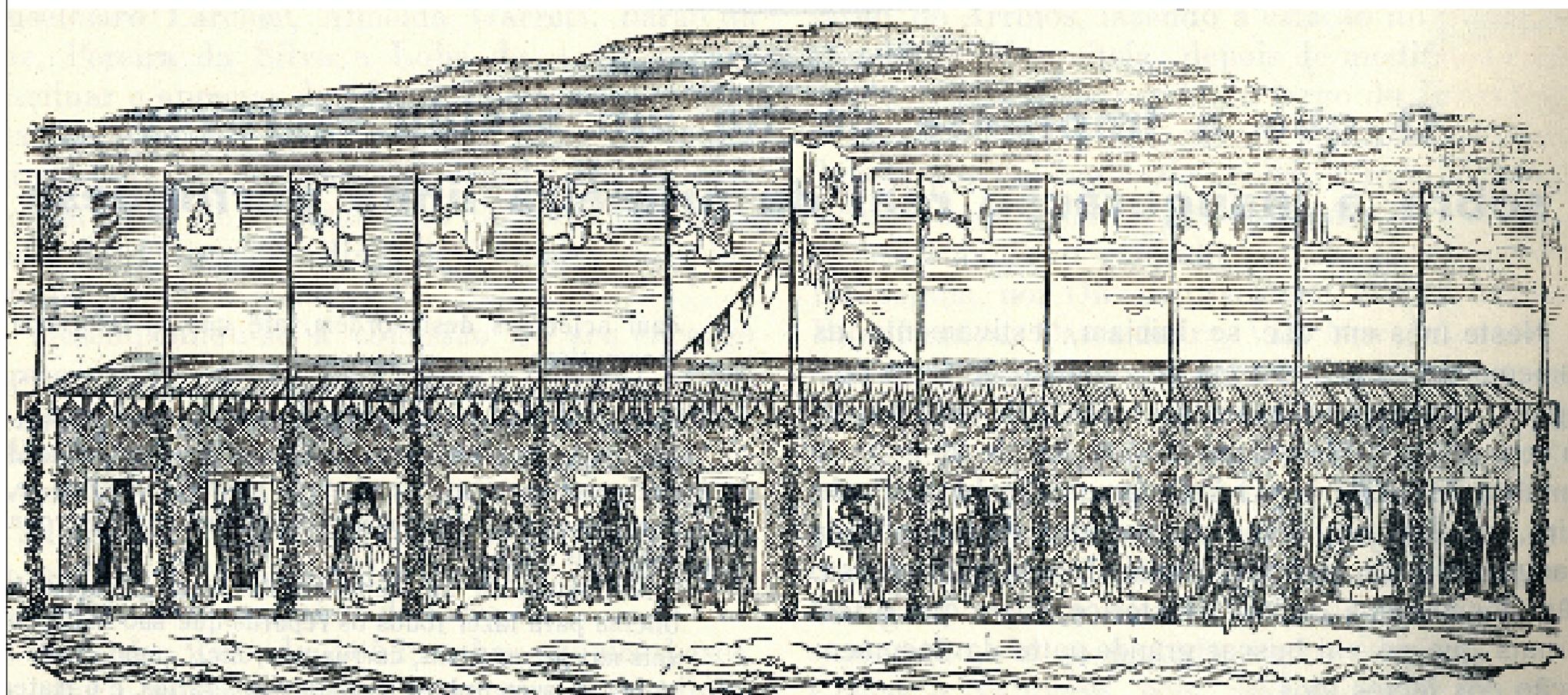
O COMBOIO EM PORTUGAL

Departamento de Informática
Universidade do Minho
Campus de Gualtar
4710-057 BRAGA
Telefone: 253.604457
Fax: 253.604471

<http://ocomboio.net>

027 A INAUGURAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO EM PORTUGAL - REVISTA DE IMPRENSA*





O Pavilhão Real que se armou na Vila do Carregado, onde foi oferecido um lanche ao Rei D. Pedro V, Corte, Governo e convidados, no dia da inauguração da Linha de Leste
(gravura publicada no «Panorama», de 14 de Fevereiro de 1857)

O COMÉRCIO DO PORTO

Nº 251

Sexta Feira – 31 de Outubro

LISBOA 28 DE OUTUBRO

(correspondência part. do Comércio do Porto)

Quando a dor abate a alma, quando uma grande agonia entorpece o espírito, e quebrando as forças vitais arroja o invólucro material ao leito do sofrimento, como há aí temperamento tão rijo que se possa er-guer para ir contemplar e tomar parte numa grande festa, magnífica pelo seu esplendor e maravilhosa pelos seus resultados, de certo que é preciso uma grande tenacidade, e uma vontade de ferro para tal fazer; pois é o que nós fizemos, porque em fim há deveres que se não podem quebrar, e é preciso materializar o pensamento, porque o público nem deixa ao jornalista tempo para o sentimento das suas paixões.

Fomos, pois, ao caminho de ferro, à sua festa inaugural, e do que vimos vamos dar minuciosa conta, ficando para outras correspondências as circunstâncias especiais que se nos foram transmitindo, que não era possível estar em toda a parte ao mesmo tempo.

Desde muito cedo que a população começou a correr para as proximidades da gare provisória de Santa Apolónia. O Tejo estava coberto de botes e faluas, que desde este último local até muito para deante de Xabregas, formavam um quadro imponente. Dois vapores da

Companhia do Tejo e Sado cheios de espectadores, tinham também partido do Terreiro do Paço, e estavam ali colocados, como a dominar aquela flotilha. Por terra, o concurso não podia ser maior: omnibus, seges, carruagens; e todos os veículos imagináveis lançavam o povo nas proximidades do caminho.

Junto à estação levantava-se um sumptuoso arco triunfal, todo embandeirado com muito gosto e aparato. Aqui estava colocada a guarda de honra, que era feita pelo regimento 10 de infantaria; em cima do arco levantou-se um bonito tablado onde estacionava a música do Batalhão de Caçadores 2. À entrada da estação os directores da companhia esperavam conjuntamente com o ministro SS.MM., estando tanto esta, como a escada brilhantemente ornada.

A entrada para os convidados, que hade ser a principal do público, nos dias seguintes da exploração, tinha-se como por encanto transformado num bonito jardim, todo engrinaldado de flores, formado de bucho, e assoberbado por todos os lados de um gracioso embandeiramento, que era de uma ilusão magnífica pelo variegado das cores.

Na fachada do arco, de ambos os lados do mesmo, via-se esta inscrição – 28 de Outubro de 1856 – e na porta principal da estação – Caminho de Ferro do Leste. A ponte de Xabregas estava igualmente muito vistosa, tendo ao lado festões de bandeiras, que lhe davam um realce extremo.

As locomotivas Coimbra, Lisboa e Santarém percorriam de espaço a espaço, uma parte da linha, levando com o seu sylpho agudo, e vôo, que outra coisa se lhe não pode chamar o entusiasmo, que se expressava em todos os rostos.

As estações estavam por toda a linha também graciosamente embandeiradas.

Era de um efeito surpreendente ver como as populações suburbanas vestidas com os seus trajos de festas, se aglomeravam pelas alturas que dominavam o caminho, se estendiam pelas planícies que a via férrea avista, e manifestavam a sua admiração e o prazer que sentiam por tal obra se levar a cabo. Havia sítios onde era pitoresco, quanto possível, a vista que as populações assim apresentavam.

Perto do meio dia chegaram SS.MM. em pequeno estado, e tendo-se procedido às benções das locomotivas, que foram feitas pelo cardeal patriarcha, e a todo o mais cerimonial, como se determinava no programa, e de que já aí haverá conhecimento, partiu para o Carregado o comboyo real puxado pelas locomotivas Coimbra e Santarém, subindo aos ares estrepitosas girândolas de foguetes e salvando o Castelo de S. Jorge, e as embarcações de guerra nacionais surtas no Tejo. Nas estações igualmente subiam aos ares girândolas de foguetes que se juntavam aos vivas dados pelos espectadores, porque apesar de o povo portuguez ser um povo sério, é comtudo entusiasta, quando actos de tal magni-

tude se apresentam aos seus olhos.

Meia hora depois partiu o comboyo que conduziu os convidados pela direcção. O lunch foi magnífico e provou a delicadeza e bom gosto dos directores da companhia.

Tanto as locomotivas, como o material completo da linha estavam no maior asseio possível, e tudo correu com a maior presteza e pontualidade.

Na secção entre o Carregado e as Virtudes trabalhava-se com grande affinco, e havia todas as probabilidades de se abrir à exploração pública até ao fim de Fevereiro próximo.

A companhia tinha carruagens para conduzir um número de passageiros passante de 1:000.

No caminho de ferro do Barreiro às Vendas Novas os trabalhos também seguiam com muito calor. Em toda a linha trabalhavam mais de 1:600 operários, divididos em diversos partidos. O lanço entre o Barreiro e a Mouta estava a terminar. Resolveu-se que em vez da ponte, que se tencionava fazer no Barreiro, se construísse um canal, onde podessem entrar os vapores que navegassem entre Lisboa e o Barreiro, indo já muito adiantadas as obras deste canal.

A caza que tem de servir de estação no Barreiro, e que é toda feita de ferro, estava prompta em Inglaterra, e prestes a embarcar-se.

Nº 252

Sábado – 01 de Novembro

LISBOA 29 DE OUTUBRO

(correspondência part. do Comércio do Porto)

A viagem inaugural do caminho de ferro do leste não foi tão feliz na sua volta, como fora para desejar, e como o havia sido na partida cuja narração já mandámos para essa cidade. Daremos pois conta deste pequeno accidente, e dos demais pormenores, que não podemos mencionar na nossa última carta.

No comboy em que hia a carruagem real hiam S.M. El-rei D. Pedro V, El-Rei D. Fernando, os infantes D. Luiz e D. João, SS.AA as infantas D. Maria Anna , e D. Antónia, e as infantas D. Anna de Jesus Maria, e D. Izabel Maria, quasi todo o corpo diplomático, as personagens que formam a côrte, e um luzido concurso de convidados.

No pavilhão havia quatro compartimentos os quaes estavam ricamente armados e tinham sido destinados: um para a família real; outro para o patriarcha e mais corpo clerical; outro para os membros da diplomacia e côrte, e o quarto e último para a música. Um grande amphiteatro toldado, levantava-se ao lado, destinado aos convidados.

Além dos 2 vapores da companhia, que já mencionamos, e que se achavam no Tejo, em frente da estação principal de Santa Apolónia, estava ahi igualmente o Mindello.

As locomotivas foram benzidas uma por

uma pelo Cardela Patriarcha, chegando ao estrado onde estava S. Eminência, o qual tomando o hyssope as aspergia, lançando-lhes depois a benção.

O comboy que conduzia a família real era como participamos, puchado por duas locomotivas, sendo composto de dezesseis carruagens, indo na 1ª a guarda real dos archeiros.

Este comboy demorou em Villa Franca poucos minutos, tendo partido logo para o Carregado, onde chegou, havendo gasto desde o 1º ponto da sua partida 30 minutos, isto é, descontando a paragem de Villa Franca, cinco a seis minutos por légua.

O 2º comboy levava 9 carruagens e era puchado por uma só locomotiva.

No Carregado estava a estação provisória bizarramente armada com chita de ramagens, onde tocavam alternadamente duas bandas de música que ahi estavam collocadas.

O lunch compoz-se de um lauto banquete volante, em que a profusão das iguarias era em extremo delicada e abundante. O beberete apresentado pelos directores da companhia também não deixava nada a desejar.

Eram 4 horas e meia quando partiu do Carregado o comboy real, e chegando a Sacavém pararam as locomotivas, ignorando-se ao princípio o motivo; mas sabendo-se pouco depois que haviam sido os tubos de uma d'ellas, que haviam arrebetado. Este accidente levou o des-

gosto a toda a gente, que assim via um erro tão lamentável, que não se pode attribuir nem a desgraça, nem a defeito da construcção do caminho, mas sim a quem consente madeiras más num serviço de tanta circumspecção.

Então uma das locomotivas partiu com metade das carruagens para Santa Apolónia, e depois veio buscar o resto a Sacavém. Eram dez horas da noite quando chegou a Lisboa o segundo comboio que conduzia os convidados.

Todas as povoações do trânsito festejavam o comboio real com as suas philarmónicas, com as suas populações vestidas de festa, saudando a era nova da civilisação, com as suas girandolas de foguetes, e com os seus arcos triumph-



es. Logo no começo da viagem a banda marcial dos operários da fábrica do snr. João de Brito ao Beato António, fazia ouvir as suas tão instrumentadas harmonias no mirante da Caza Nova. Em Alhamdra, também a philarmónica desta villa esperou o trem à noite, com fachos e balões muito vistosos.

Deste modo todos patenteavam a sua alegria por tal festa, que um accidente não deixou rematar, como unanimemente se desejava.

Muitas causas se davam a este accidente, mas a principal, e aquella em que concordavam os peritos, era que uma das locomotivas pela economia que se quiz empregar na sua compra era muito velha, o que fazia com que se dessem estes accidentes, quando se empregava, em quanto as outras eram excellentes.

Jornal "O Clamor Público"
Nº 29 – Segunda Feira – 3 de Novembro de 1856

O acontecimento de mais interesse para o público e sem dúvida alguma para os leitores do "Clamor Público" é a inauguração do caminho de ferro de leste, a qual teve hontem lugar na estação de Santa Apollónia, com todas as formalidades designadas no respectivo programma que todos conheciam por ter vindo antecipadamente publicado no "Diário do Governo". O dia estava esplendido. O Sol alagava de luz o vasto e pithoresco panorama que desdobra por toda a extensão da margem direita do Tejo, e scintilava brilhantemente na água, onde

se baloiçavam immensos botes literalmente cheios de expectadores; guigues elegantes, escaleres esguios e dous vapores dos da companhia, coalhados de badauds desde o convez até ao último tope dos mastros.

Em terra, todas as janellas desde o Terreiro do Trigo e Arsenal até às avenidas da estação do caminho de ferro, estavam bordadas de immensas senhoras, das quaes algumas não eram demasiadamente elegantes e muitas não consideravelmente bellas.

Às 10 horas e meia da manhã não faltara na estação nenhuma das pessoas que tinham resolvido fazer parte d'alguns dos comboys. Depois d'algum tempo de espera, chegou sua eminência o Cardeal Patriarcha, e pouco depois El-Rei D. Pedro, o snr D.Fernando, duque do Porto, Infante D. João e as 3 princezas mais velhas, a mais crescida das quaes está alta, robusta e com uma phisionomia em que a bondade e a formusura são rivaes.

Cumpriram-se as indicações do programma, em tudo o que era relativo a collocação das pessoas convidadas pela direcção, indo aquellas para a tribuna da esquerda e as segundas para a da direita.

Em frente estava armada uma capella onde sua em^a foi celebrar religiosamente, e donde sahiu acompanhado dos sacerdotes, acolytos e famulos a deitar a benção sobre as locomotivas que a este momento vieram correndo sobre as linhas até pararem junto da entrada da capella, para receberem a benção. No

entretanto as ordens succediam-se com frequencia. O conde de Farrobo era o centro em torno do qual gyravam o engenheiro Garinard, o fiscal do caminho por parte do governo, o intelligente e honesto Margiochi, e o chefe da exploração Mr Doublet que, valha-o Deus, não tem culpa de não cumprir o seu dever na altura da importancia, acerto e providencia que o seu cargo exige, porque não se transforma facilmente em chefe de exploração um escripturário de caminhos de ferro.

Concluida a benção, e voltando as trez locomotivas Coimbra, Lisboa e Santarém a correrem sobre a linha, veio em seguida a segunda destas locomotivas conduzindo o comboy real.

A familia real entrou para a sua carroagem especial, que é elegante e decorada interiormente com bom gosto, e para as carroagens immediatas os ministros d'estado, altos funcionarios, corpo diplomático, generaes e seus ajudantes, deputados que estão actualmente em Lisboa, finalmente todo o pessoal que designamos pela palavra côrte, palavra que não posso escrever, sem me lembrarem logo as pieguices ridículas d'uma velha e mesureira açafata do paço, e aos humilhantes salamaleques d'um camarista de semanna...

O silvo da locomotiva retinio agudo e estridente e ao mesmo tempo o comboy real transportando mais de 300 pessoas, de ambos os sexos, voara arrastado pela locomotiva. É indisivel a alegria que se desenhara em todas as phisionomias. Era a consciência que calava em todos

os animos de que se testemunhava naquelle solemne momento um grandioso espectáculo de civilização. Era o poder invariável dos factos a subjugar as malevolências partidárias e a acalmar as invejas e calúmnias que por tanto tempo se degladiaram com o propósito de emperrarem a feitura da secção do caminho de ferro de Lisboa até ao Carregado, essa secção sobre a qual se transportaram hontem perto de mil pessoas, das mais diferentes condições sociaes e dos mais opostos matizes políticos.

Meia hora depois, conforme o programma, partio o comboy dos convidados da direcção e dos accionistas onde se installou comodamente em fofa almofada, saboreando as delícias de um charuto havano, com que o brindara havia instantes um amigo seu, o vosso correspondente.

Nas carroagens de 1ª classe vae-se voluptuosamente. São forradas de veludo carmezim e teem poltronas e espelhos dourados respirando-se o conforto de um gabinete voluptuosamente preparado.

Ao sentar-se naquelles coxins todos molleza e languidez, ou se há-de dar mais inevitável e fatalmente delirantes beijos a uma gentil e bella creatura que vá sentada na cadeira próxima, ou dentro de 2 minutos se há-de ressonar com a felicidade íntima d'um padre prior depois d'uma farta ceia de lombo de porco, nandando em pingo, e esmaltado, de louras batatas.

As de 2ª classe são tambem muito commodas: os encostos e assentos estufados de marroquim, mas sem espelhos nem tapete como nas de 1ª classe. Quase todas, termo médio, accomodam 40

pessoas, em 4 divisões de 10 cada uma. Como são espaçosas, entra-lhes muita luz pelas vidraças; e ninguem é obrigado ao incómodo de levar o chapeo ou na cabeça, sua residência actual, ou no collo, que é para o chapeo como uma espécie de fora de terra, em que elle descansa da monotonia das suas funcções. Sobre cada um dos logares há um cabide de ferro, onde o chapeo vai negligentemente pendurado como a espada d'Achilles nas frágeis paredes da terra de guerreiro.

O telégrapho eléctrico que corre parallello ao caes sobre o rio, em toda a extensão da estrada até ao Porto, como sabeis, a cada instância recebia notícia do comboy real, cuja viagem foi isenta do mais pequeno accidente.

O comboy onde eu ia era movido pela locomotiva alleman, chamada Santarém, a



MEDALHA GENTILMENTE CEDIDA POR LUCÍLIO MELO

qual é d'uma experimentada robustez.

Andamos a meia velocidade no começo da viagem. E em alguns pontos com muita rapidez. A ponte de Xabregas toda de ferro, e o enorme desaterro n'aquelle ponto de estrada são obras respeitáveis. A estação de Alhandra está oportunamente disposta.

Em Sacavém, os trabalhos foram concluidos com esmerada perfeição e consciencioso zelo.

Chegamos ao Carregado ao som de muitos foguetes e de músicas militares, tocando em frente do pavilhão real, dentro de pequenas tribunas circulares dispostas com algum gosto. Barracas de campanha listradas d'azul e branco, recebiam hospitaleiramente os accionistas e convidados da direcção. Em frente, o rei e a côrte, no pavilhão grande lancharam soberbamente e até com vivo appetite. Do lado do Tejo e separado apenas pela via férrea, o acampamento dos convidados extra-officiaes era servido pelas mais gentis de todas as camareiras de terra; os assíduos e diligentes creados do Matta, aristocraticamente engravatados. Não se faz uma, ideia aproximada do devorar pantagruélico d'alguns convidados entre os quaes eu consummi quantida-

des prodigiosas de pastéis de camarão e ostras deliciosamente bem feitas, fazendo nadar este molluscos em ondas de Champagne e Porto, e umas garrafas de vinho do Rheno, que nem todos libaram, e ao nosso delicado Ganimedes tributamos nestas linhas (que não lê de certo) o mais affectuoso reconhecimento.

Por circumstancias differentes, mas que coincidiram conjunctamente, tiveram de faltar muitas senhoras. Como as snr^{as} D.Emilia Kruss, D.Maria, sua irmam e esposo o snr. D. Pedro do Rio, e D.Julia, casada com o nosso amigo Sandoval, secretario da embaixada hespanhola o qual estava entre os membros do corpo diplomatico. Reparámos também que faltou o sympático grupo das filhas do visconde da Horta, as quaes vimos na estação de Santa Apollónia, mas que se retirara para Lisboa.

Das senhoras que vimos lembram-nos a snr^a Infanta D. Isabel Maria, duqueza de Ficalho, condessa das Alcáçovas e Belmonte, as elegantes filhas do snr. Marquez de Loulé, madame Petterson, filha do embaixador da Rússia, e aquella mimosa camélia branca, ainda não de todo aberta, mlle. Nadine Ozoroff, pela qual uma elegante de Lisboa, cuja superior distincção tereis já reconhecido, porque

se acha actualmente ahí, sabe que teve um sincero e desinteressado culto, a snr^a duquesa da Terceira, família do ministro d'Inglaterra, esposa do ministro de Suécia, madame Zea, madame Karolus, esposa do ministro da Bélgica. Fora dos convites officiaes havia algumas senhoras pelas quaes não temos menos consideração, do que pelas que acabámos de mencionar, e até quem sabe? haverá alguma que sabe que o seu nome se não está escripto nestas linhas, nem por isso deixa de estar menos gravado no fundo do nosso coração.

Essa mulher que me aparece sempre com os olhos scintilantes de paixão, o semblante da mais ideal e suave pallidez e a boca vermelha como uma romã, estava simplesmente vestida, mas com um ar de tão soberana distinção, que fazia desbotar perto della as mais ambiciosas toilettes. O seu ar era nobre, e tentador o seu perfil meio trágico e meio romântico, que me devia há muito ter inspirado um retrato feliz, se eu tivesse a graça e a elegância toda moderna dos melhores pintores de high life .

Que há mais simples e desaffectedado do que um vestido preto, moirée antique , com laços escarlates, uma tuine preta também, e um chapéu elegantíssimo com uma larga fita escarlata a ajustar-lho à barba. E comtudo ela estava para nós tam bella, tam cheia de encantos,

que contemplando-a silenciosamente sentiamos bater o coração mais apressado; inebria-se apaixonadamente a nossa phantasia e sentimo-nos felizes só ao imaginar que aquelles olhos que scintilam paixão e dizem amor e melancolia podiam ainda descer sobre mim um instante apenas, com mera tristeza e verdadeiro sentimento.

Perdoe-se-me a digressão. Não há disposição legal que me obrigue a dar notícias sem as intermedear d'algum assumpto subjectivo, como se diz além do Rheno e nas margens do Mondego onde appareceu há tempos uma seita de pensadores germánicos, quasi todos avariados.

É falso que succedesse algum desastre na inauguração do caminho de ferro. Houve receio de que a locomotiva do comboy real não podesse arrastar todo o comboy, o que fez com que este fosse dividido em dous, indo a locomotiva a mover a carroagem do rei, e esperando o resto da comitiva por ella para ser depois transportada. Isto deu motivo a terem de estar à espera no Carregado metidos nas carroagens, os convidados e accionistas que tomou-se esta providência para não se encontrarem de noute as locomotivas.

* RECOLHA EFECTUADA POR MANUEL PEDRO LUNA. PUBLICAÇÃO ONLINE NOVEMBRO 2006.