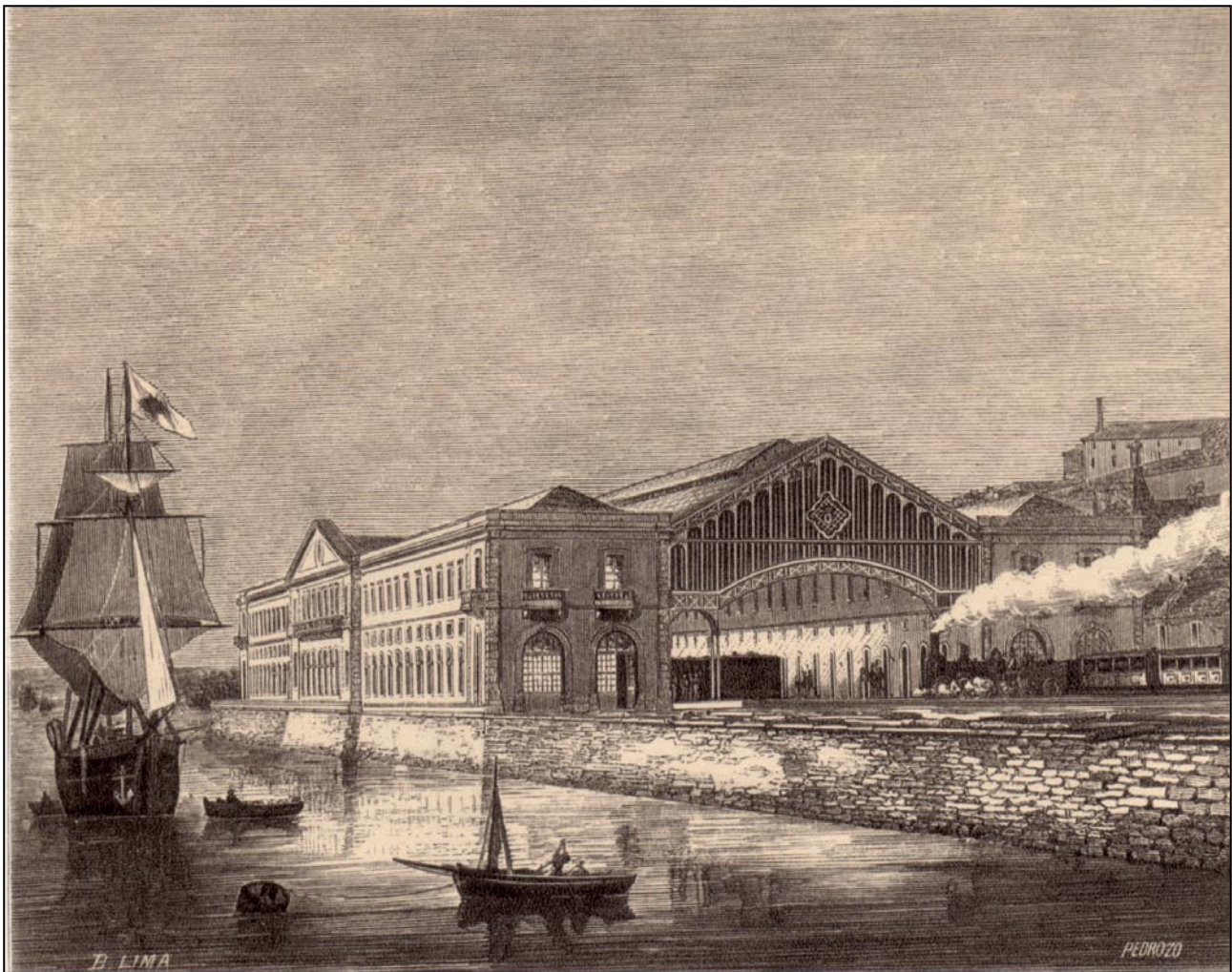


L'inauguration du chemin de fer au Portugal

28 Octobre 1856





Journal "O Comércio do Porto"

No 251

Vendredi – 31 octobre 1856

LISBONNE, le 28 OCTOBRE

(de notre correspondant à Lisbonne)

(...)

La population à commencé à accourir très tôt vers la proximité de la gare provisoire de Santa Apolónia. Le Tage était couvert de canots et de felouques qui, de là jusqu'à bien après Xabregas, formaient un tableau imposant. Deux vapeurs de la Companhia do Tejo e Sado pleins de spectateurs, étaient également partis du quais du Terreiro do Paço, et s'y étaient placés comme pour dominer cette flottille. A terre, la foule ne pouvait pas être plus nombreuse : omnibus, sièges, voitures ; et tous les véhicules imaginables jetaient le peuple à proximité.

Près de la station, se dressait une somptueuse arche de triomphe, pavoisée avec beaucoup de goût et d'apparat. La garde d'honneur y était postée, composée par le dixième Régiment d'Infanterie; sur l'arche, il y avait un joli plateau où se trouvait la musique du deuxième Bataillon de Chasseurs. A l'entrée de la station, les directeurs de la compagnie attendaient, avec les ministres de Sa Magesté, en compagnie du parterre de gens distinguées.

L'entrée pour les invités, qui sera ultérieurement la principale pour le public, s'était transformée, comme par enchantement, en un beau jardin, circonscrit par du buis, tout plein de guirlandes de fleurs et de drapeaux, formant une image magnifique et colorée.

De chaque côté de l'arche, on pouvait voir les inscriptions — 28 octobre 1856 — et, au-

dessous de la porte principale de la station — Chemin de Fer de l'Est.

Le pont de Xabregas était également très à son avantage, tout pavoisé de chaque côté, formant un ensemble très seyant.

Les locomotives Coimbra, Lisboa et Santarém parcouraient, de temps à autre, une partie de la ligne, provoquant avec leur sifflet aigu, l'envol, appelons-le ainsi, de l'enthousiasme que l'on pouvait voir sur tous les visages.

Les gares, toute au long de la ligne, étaient également gracieusement pavoisées. Voir l'agglomérat des populations suburbaines endimanchées, sur les hauteurs dominant le chemin, et sur l'étendue des plaines que la voie ferrée traverse, criant leur étonnement et le plaisir qu'elles sentaient pour l'achèvement d'une telle œuvre, était surprenant. Il y avait des endroits où cela devenait extrêmement pittoresque.

Les monarques sont arrivées aux alentours de midi avec leur suite et, les locomotives ayant été bénies par le Cardinal Patriarche, le reste de la cérémonie prévu au programme ayant été suivie, le convoi royal est parti pour Carregado, tiré par les locomotives Coimbra et Santarém, au même temps que des bouquets de pétards montaient au ciel et tonnaient les canons du Château São Jorge et des bateaux nationaux en rade sur le Tage. A chaque station, des bouquets de pétards montaient au ciel et se joignaient au vivas des spectateurs, car malgré que le peuple portugais soit, il sait pourtant être enthousiaste, quand les actes d'une telle ampleur se présentent devant lui.

Le convoi des invités de la Direction est parti une demi-heure plus tard. Le goûter fut magnifique et a prouvé toute la délicatesse et bon goût des Directeurs de la compagnie.

Tant les locomotives que le matériel complet de la ligne étaient d'une excellente présentation, le tout s'est déroulé avec la plus grande diligence et ponctualité.

Sur la section entre Carregado et Virtudes, on travaille avec ténacité, et il y a de fortes probabilités pour qu'elle soit ouverte à l'exploitation avant la fin du prochain mois de février.

La compagnie a un nombre de voitures capables de transporter plus de 1000 voyageurs. Sur le chantier du chemin de fer de Barreiro à Vendas, Novas les travaux se poursuivent également avec beaucoup d'ardeur. Plus de 1600 ouvriers travaillent sur toute la ligne, divisés par sections. Le tronçon entre Barreiro et Moita est presque terminé. On a décidé que, au lieu de faire un pont, on fera un canal à Barreiro où puissent entrer les bateaux à vapeur qui assurent la liaison avec Lisbonne. Ces travaux sont également très avancés.

La nouvelle station de Barreiro, toute en fer, est déjà prête pour l'embarquement depuis l'Angleterre.

No 252

Vendredi – 01 novembre 1856

LISBONNE, le 29 OCTOBRE

(de notre correspondant à Lisbonne)

Le voyage inaugural du Chemin de Fer de l'Est n'a pas été aussi heureux à son retour, comme il l'avait été à l'aller. Récit que je vous ai déjà envoyé. Nous allons vous rapporter donc ce petit accident et les autres détails que nous n'avons pas pu mentionner précédemment.

Dans le train où circulait la voiture royale, voyageaient S.M. le roi D. Pedro V, le roi D. Fernando, les princes D. Luiz et D. João, S.S. AA Royales les princesses D. Maria Ana e D. Antónia, et les princesses D. Ana de Jesus Maria et D. Izabel Maria, presque tout le corps diplomatique, les personnages qui

forment la court, et un brillant ensemble d'invités. À Carregado, leur pavillon se composait de quatre compartiments très richement décorés : un pour la famille royale ; un autre pour le Cardinal Patriarche et autres membres du clergé ; un autre pour les membres de la diplomatie et de la Cour, et le quatrième et dernier pour la musique. Un grand amphithéâtre couvert par un vélum s'élevait à côté, pour les invités.

En plus des deux vapeurs de la compagnie, que nous avons déjà mentionné, sur le Tage, on pouvait voir en face de la Gara principale de Santa Apolónia, la frégate Mindelo.

(...)

Le convoi qui conduisait la famille royale était, comme nous vous avons déjà dit, tiré par deux locomotives, était composé de seize voitures, avec, dans la première, la Garde Royale des Archers.

Ce convoi s'est arrêté quelques minutes à Vila Franca, pour partir tout de suite après vers Carregado, son terminus, 30 minutes après avoir quitté son point de départ, c'est à dire, en enlevant le temps d'arrêt à Vila Franca, qu'il a pris cinq à six minutes par lieu.

Le deuxième convoi avait neuf voitures et était tiré par une seule locomotive.

À Carregado la station provisoire était bizarrement revêtue de percale à ramages, et y jouaient alternativement deux bandes philharmoniques.

Le goûté était un copieux buffet, où l'abondance des mets était extrêmement délicate. Le buffet offert par les directeurs de la compagnie ne laissait pas à désirer non plus.

Il était 4 heures et demi quand le convoi royal partit de Carregado, et en arrivant à Sacavém les locomotives se sont arrêtées, sans que l'on en sache tout de suite le motif ; mais on a appri peu après que c'était les tuyaux de l'une d'entre elles qui avaient explosé. Cet accident à dégoûté tout le monde, qui se trouvait confronté avec une erreur si lamentable. Erreur qui ne peut pas être imputé ni au malheur, ni à un défaut de construction du chemin de fer, mais bien au contraire à ceux qui prévoient du matériel si médiocre pour une circonstance d'une telle importance.

Alors, une des deux locomotives est partie pour Santa Apolónia avec la moitié des voitures, et après est venue chercher le reste à Sacavém. Il était dix heures du soir quand le second convoi avec les invités est arrivé à Lisbonne.

Toutes les villes du trajet ont fêté le convoi royal avec leurs philharmoniques, leurs populations en tenue de fête, saluant la nouvelle ère de civilisation, avec leurs bouquets de feu d'artifice, avec leurs arches de triomphe. Tout au début du voyage, à Beato, depuis la tour de Casa Nova, la bande martiale des ouvriers de l'usine de M. João de Brito faisait entendre ses harmonies si bien orchestrées. A Alhandra, la philharmonique de cette ville a accueilli le train pendant la nuit, avec des torches et des lanternes chinoises très colorées.

De cette façon, tous on fêté cet événement, qu'un malheureux accident n'a pas laissé finir de la façon désirée.

On a attribué beaucoup de causes à cet accident, mais la principale, celle approuvée par les experts, c'était que l'une des locomotives était trop vieille, conséquence des économies que l'on a voulu faire sur le budget. Alors que les autres locomotives sont excellentes.