Um estrangeiro na inauguração da Linha da Beira Alta (1882)

Hugo Silveira Pereira
Investigador no Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória
Faculdade de Letras da Universidade do Porto
hugojose.pereira@gmail.com
Texto recebido em /Text submitted on: 29/02/2012
Texto aprovado em /Text approved on: 12/12/2012

Resumo/Abstract:

Em 1882, era inaugurada a linha da Beira Alta, encarada na altura como a verdadeira via-férrea internacional, que ligaria de forma mais rápida Lisboa e o seu porto ao centro da Europa. Tendo em conta a importância do acontecimento, o rei, acompanhado pela sua família, não podia faltar. Não é, porém, a augusta presença o objecto deste artigo, mas sim um outro convidado, um personagem improvável, um estrangeiro, de nome B. Wolowski, que, ao longo de quase duas semanas, acompanhou não só a viagem de estreia da linha, mas também o périplo real pelas cidades do norte do país, descrevendo a paisagem, as pessoas, os costumes e idiossincrasias daquelas regiões. Mais tarde, Wolowski reuniu as suas notas num livro que deu à estampa com o título *Les Fêtes en Portugal. Inauguration du chemin de fer de la Beira-Alta*.

O texto seguinte é uma breve análise desta obra. Começaremos por enquadrar a linha da Beira Alta no panorama ferroviário português e no contexto político da época e depois tentaremos definir quem era este B. Wolowski. Pretendemos com isto divulgar e analisar um exemplo de literatura de viagem e de avaliação de Portugal pelos olhos de um estrangeiro.

In 1882, the Beira Alta railway was inaugurated. It was considered the real international railway connection that would draw Lisboa and its harbour closer to Central Europe. Having in mind the relevance of the event, the king and his family couldn't be absent. However, the presence of the king is not the main focus of the following paper. We will otherwise focus our attention on an unlikely non-Portuguese guest (B. Wolowski), who for two weeks followed the king in the inaugural ceremony and also in his journey around some of the northernmost cities of the kingdom. Wolowksi described the landscape, people, mores and behaviours of those regions. Later, he summed his notes up in a small book, to which he gave the title *Les Fêtes en Portugal. Inauguration du chemin de fer de la Beira-Alta*.

The following text is a brief analysis of this work. We will examine the place of the Beira Alta railway in the Portuguese rail system and in the political context of the epoch. We will also try to determine who this B. Wolowski was. We aim to analyze and divulge yet another example of travel literature and of an evaluation of Portugal by the eyes of a foreigner.

Palavras chave/Keywords:

Caminho-de-ferro; Literatura de viagem; Beira Alta; Wolowski.

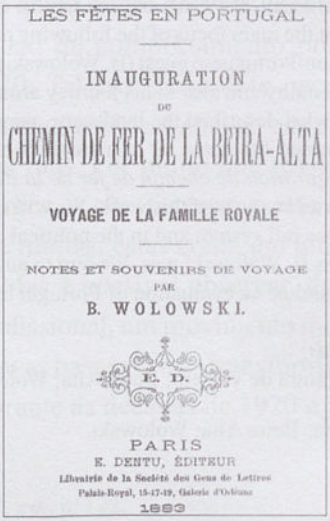
Railway; Travel literature; Beira Alta; Wolowski.

Introdução

Estamos em pleno Verão de 1882. O reino prepara-se para desfrutar de uma obra que prometia alterar a sua face. A linha da Beira Alta é finalmente inaugurada. O evento merece a presença da família real, de membros do governo e de algumas individualidades da sociedade portuguesa da época. Trata-se, afinal, da mais curta ligação entre Lisboa e a fronteira francesa, da qual se espera uma enorme torrente de tráfego vinda do centro da Europa e da América passando por Lisboa. A ocasião é aproveitada pelo rei para visitar os seus súbditos do norte. Ao longo de quase duas semanas, D. Luís e sua família percorrem a Beira Alta, visitam o Porto, sobem ao Minho e embrenham-se no Douro, reforçando a imagem da monarquia.

No séquito real segue ainda um personagem improvável: um estrangeiro, de nome B. Wolowski. Durante a viagem, este homem recolhe o que vê em notas, reunindo-as depois em livro com o longo título *Les Fêtes en Portugal. Inauguration du chemin de fer de la Beira-Alta. Voyage de la famille royale. Notes et souvenirs de voyage*. Trata-se de um raro testemunho da inauguração de um caminho-de-ferro em Portugal, ainda para mais escrito por um não-português que não se limitou aos aspectos ligados à ferrovia, explanando também a sua opinião sobre os portugueses e suas idiossincrasias.

Figura 1 – Folha de rosto do livro


LES FÊTES EN PORTUGAL

INAUGURATION

DU

CHEMIN DE FER DE LA BEIRA-ALTA

VOYAGE DE LA FAMILLE ROYALE

NOTES ET SOUVENIRS DE VOYAGE

PAR

B. WOLOWSKI.

E. D.

PARIS

E. DENTU, ÉDITEUR

Libraire de la Société des Gens de Lettres

Palais-Royal, 15-17-19, Galerie d'Orléans

1883

No texto que se segue analisar-se-á esta obra no contexto em que foi elaborada. Para tal, far-se-á uma breve descrição da história da linha da Beira Alta, procurar-se-á conhecer quem era B. Wolowski e em que condições produziu o seu texto. Finalmente, comparar-se-á o seu relato com as notícias dos jornais da época. Procuraram-se jornais de âmbito local e nacional, de diferentes quadrantes políticos e – por razões práticas – que estivessem disponíveis na Biblioteca do Porto ou *online*.

A linha da Beira Alta: um sonho antigo

O grande objectivo da construção ferroviária em Portugal era ligar o reino, designadamente o porto de Lisboa, à Europa pela via mais rápida e curta[1]. Cedo se pensou numa ligação cruzando a Beira que, pela simples consulta de um mapa, era a solução mais eficaz para atingir aquele objectivo. Na década de 1850, os engenheiros Sousa Brandão, Chelmicki, Couceiro e Nunes de Aguiar realizaram alguns estudos neste sentido[2], mas todos eles esbarraram: na intransigência de Espanha, que apenas pretendia continuar no seu território uma via que atravessasse a fronteira perto de Badajoz; nos obstáculos naturais do terreno a atravessar que prometiam dificultar e tornar mais cara a construção; e na ausência de interessados em os realizar.

[1] ALEGRIA, Maria Fernanda – Política ferroviária do Fontismo. Aspectos da construção e do financiamento da rede. *Revista de História Económica e Social*. 23 (1988) 43-64. GOMES, Gilberto – *A Luz e as Sobras na Gare do Oriente. O Caminho de Ferro no final do séc. XX*. Lisboa: CP, 1998, p. 10-22. PEREIRA, Hugo Silveira – A doorway to Europe. The dream of the Portuguese railways (1845-1892). *9th International Conference of the T2M* (2011), (t2m.org/wp-content/uploads/2011/09/Pereira_Hugo_Paper.pdf, consultado em 3-2--2012); PINHEIRO, Magda – Portugal e Espanha: Integração e ruptura. Os caminhos-de-ferro (1850-1890). *Ler História*. 11 (1987) 47-76; PINHEIRO, Magda – L'Histoire d'un Divorce: l'Integration des Chemins de Fer Portugais dans le Réseau Ibérique in MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, dir. – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions, 1995.

[2] AGUIAR, Joaquim Nunes de – Relatorio sobre o reconhecimento nas duas margens do Tejo. *Boletim do Ministério das Obras Públicas (BMOP)*. 12 (1859) 613-617. BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa – Relatorio sobre o reconhecimento do caminho de ferro pela Beira. *BMOP*. 3 (1860) 261-280. CHELMICKI, José Carlos Conrado – Relatorio sobre o traçado de um caminho de ferro pela Beira. *BMOP*. 1 (1860) 71-74. COUCEIRO, José Anselmo Gromicho – Relatorio sobre o resultado do reconhecimento do terreno entre o caminho de ferro do Norte e a fronteira de Leste. *BMOP*. 1 (1860) 74-75.

Deste modo optou-se por um caminho-de-ferro que, partindo de Lisboa, seguisse pelo vale do Tejo até Abrantes antes de se dirigir a Elvas e entrar em Espanha perto de Badajoz. Depois de algumas tentativas falhadas, contratou-se para tal trabalho José de Salamanca que cria a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (CRCFP) em 1859[3]. Todavia, ainda esta linha não estava concluída e já alguns lamentavam a sua escolha e voltavam a mostrar sua predilecção por uma via-férrea cortando a Beira Alta[4]. Na altura o governo ordena novos estudos a Sousa Brandão, mas mais uma vez Espanha não mostra qualquer interesse em tal projecto. Por seu lado os técnicos reunidos no Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP), o órgão consultivo do ministério, inclinavam-se para um outro caminho-de-ferro que em vez de cruzar a Beira Alta seguisse pela Beira Baixa até à fronteira perto de Monfortinho[5].

Em todo o caso o período não era propício a novos investimentos, em virtude da crise da segunda metade da década de 1860 e das dificuldades sentidas pelas companhias ferroviárias estrangeiras que operavam em Portugal (CRCFP e Southeastern of Portugal), que exigiam apoio do Estado e usavam a sua influência nos mercados financeiros de Paris e Londres para o obter[6]. No início da década de 1870, passada a tormenta financeira e na

[3] ALEGRIA, Maria Fernanda – *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. PEREIRA, Hugo Silveira – *A política ferroviária nacional (1845-1899)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2012. PINHEIRO, Magda – *Chemins de fer, structure financiere de l'État et dependance éxte-rieure au Portugal: 1850-1890*. Paris: Université de Paris, 1986. VIEIRA, António Lopes – *The role of Britain and France in the finance of portuguese railways 1850-1890. A comparative study in speculation, corruption and inefficiency*. Leicester: Leicester University, 1983.

[4] Diário de Lisboa. Sessão da câmara dos deputados de 7-6-1862, 1565; 23-3-1864, 891; 29-3-1864, 939-940; 25-4-1864, 1294. *BMOP*. 1 (1862), 43-45.

[5] Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas (AHMOP). CSOP. Livro 22 (1865) 18-29v. PAGE ALBAREDA, Eusébio – Caminhos de ferro internacionaes em Hespanha. *Revista de Obras Públicas e Minas (ROPM)*. 8 (1877) 95, 427 e ss. ARTOLA, Miguel (dir.) – *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España, 1978.

[6] PEREIRA, Hugo Silveira – Markets, Politics and Railways: Portugal, 1852-1892. *2nd International Conference on Economic and Social History* (2012), (hdoisto.gr/download.php?c2012=pereira.pdf, consultado em 15-2-2012). PINHEIRO, Magda – Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX. *Análise Social*. 15 (1979) 265-286. PINHEIRO, Magda – *Cidade e caminhos de ferro*. Lisboa: CEHCP – ISCTE, 2008, p. 143-160. VIEIRA, António Lopes – A política

ausência de interessados em investir em novas vias-férreas em território nacional, o governo optou por construir ele próprio novas ferrovias. Como se entendia que a construção e exploração pelo Estado não tinha a qualidade da iniciativa privada, a escolha recaiu sobre duas linhas de construção *económica* e destinadas ao tráfego interno – as linhas do Minho e Douro – para as quais o governo já dispunha de autorização legislativa (lei de 2-7-1867)[7].

Entretanto novas movimentações em favor de vias-férreas pelas Beiras são encetadas. No parlamento surgem propostas de lei para construir as linhas da Beira Alta e Baixa, às quais responde o governo com mais estudos. Entre os parlamentares das duas regiões estabelece-se uma disputa pela preferência do executivo, que a aproveitava para dividir a oposição e, através de promessas de construção, contentar os críticos. A CRCFP imiscuía-se também na discussão, pois qualquer uma daquelas vias entroncava nas linhas que explorava (do norte, entre Lisboa e Porto, e de leste entre Lisboa e Elvas). Entre a engenharia nacional não havia consenso nem quanto à directriz nem quanto à via a construir, mas notava-se uma inclinação pela linha da Beira Baixa, que teria melhores condições de tracção e possibilitaria aos comboios atingirem velocidades mais elevadas. Contudo esta via poderia prejudicar a linha de leste da CRCFP. O governo não quis arriscar colocá-la novamente em dificuldades financeiras e optou por abrir concurso apenas para a linha da Beira Alta. Por outro lado, os castelhanos não tinham interesse em prolongar a linha da Beira Baixa que poderia beneficiar Portugal e não traria vantagens para Espanha. Finalmente, a linha da Beira Alta tinha uma maior extensão em Portugal pelo que fecundaria um maior tracto de terreno nacional.

O governo abriu concurso pela primeira vez em 1876, mas só à terceira praça, em 1878, consegue adjudicar a obra à Societé Financière de Paris que constitui a Companhia do Caminho de Ferro da Beira Alta (CCFBA). O caminho-de-ferro teria o seu ponto inicial na Pampilhosa (linha do norte) e terminaria na fronteira perto de Vilar Formoso.

---

de especulação: uma introdução aos investimentos britânicos e franceses nos caminhos-de-ferro portugueses. *Análise Social*. 24 (1988) 723-744.

[7] *Colecção Oficial de Legislação Portuguesa*, 1867, 441 e ss.; 1872, 150-151.

Figura 2 – A Estação da Pampilhosa[8]

A escolha da Pampilhosa deveu-se a motivações de ordem financeira (a construção seria mais económica) e de oportunidade, pois uns meses antes a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas (que sucedera ao CSOP) tinha dado parecer positivo a uma linha directa entre a Figueira da Foz e Coimbra concedida a Camille Mangeon e Evaristo Pinto em 1875 (que não se realizara, contudo). O governo opta pela Pampilhosa para poupar algum dinheiro sem deixar de ligar Coimbra à Figueira. Em 1880 a CCFBA obtém o prolongamento da sua linha desde a Pampilhosa até à Figueira, de forma a obter uma saída marítima. Em 1882 toda a linha estava concluída. Os comboios começaram a circular em Julho de 1882[9], mas a inauguração oficial com a presença régia teria de aguardar pelo dia 3-8-1882[10].

[8] *O Ocidente: revista ilustrada de Portugal e do estrangeiro* (Ocid.), 140, 252.

[9] FINO, Gaspar Cândido da Graça Correia, compil. – *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro*. Lisboa: IN, 1883-1903, vol. 1, p. 431.

[10] PEREIRA, Hugo Silveira – Caminhos-de-ferro da Beira (1845-1893). *Revista de História da Sociedade e da Cultura*. 11 (2011), 273-296.

O relato e o seu autor

É assim sobre a inauguração de uma obra há muito aguardada que se dedica o livro de B. Wolowski. O relato foi escrito em francês, dedicado a Madame Marie L., impresso em Keiss (Viena) e editado em 1883 pela casa E. Dentu de Paris em 216 páginas (com quatro de prólogo) e com quatro gravuras sobre monumentos e paisagens de Lisboa e Sintra (vista geral da capital, palácio da Ajuda, palácio da Pena, e estátua de Camões). No final da década de 1950 foi traduzido e publicado em vários números da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* por Busquets de Aguilar[11].

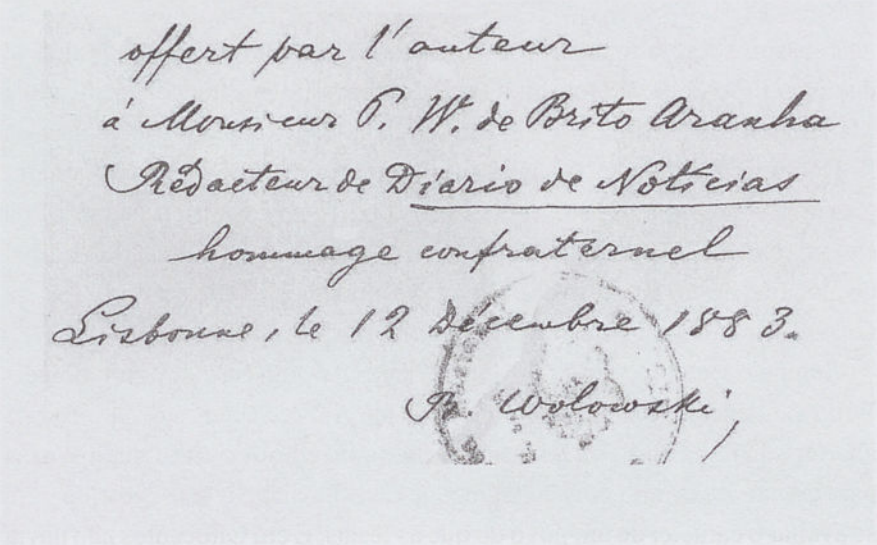
Segundo se depreende da sua leitura, nasceu de um caso de oportunidade. Wolowski encontrava-se em Portugal desde Abril. Sabendo que a festa da abertura da linha da Beira Alta estava próxima, adiou o seu regresso a casa para assistir ao evento pois entendia que nada havia de mais adequado para se avaliar o carácter de um povo do que as festas. E em Oitocentos não havia maior celebração que a inauguração de um caminho-de-ferro, sobretudo de um no qual tantas esperanças se depositavam (partilhadas inclusivamente pelo autor) e que merecia até a presença de suas majestades. Ao longo da jornada Wolowski foi tomando notas do que vivia, enviando-as para um jornal francês. Porém, as recordações que levou de Portugal foram tão agradáveis que optou por as publicar em livro.

Mas quem era B. Wolowski? À partida para esta pesquisa, nada se sabia. A *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira* indica apenas que se tratava de um "*escritor do séc. XIX cuja nacionalidade e outras circunstâncias pessoais se ignoram*"[12]. Algumas bibliotecas nacionais possuem exemplares autografados pelo autor, mas não dispõem de nenhuns registos biográficos seus.

[11] WOLOWSKI, B. – As Festas em Portugal. Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta. Notas e Recordações de Viagem (trad. e notas de Busquets de Aguilar). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1681 a 1732 (1958-1960).

[12] *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*. Lisboa; Rio de Janeiro: Editorial Enciclopédia, vol. 36 (1936-1960), p. 915-916.

Figura 3 – Autógrafo de Wolowski



O seu apelido é tipicamente do leste da Europa, possivelmente da Polónia. Não sabia falar português, mas dominava o francês e escrevia para um jornal de França, país do qual podia também ser nacional. No entanto, falar francês era algo usual entre as elites das nações europeias. O seu tradutor assegura que ele pertencia a uma família polaca que emigrara para França, onde obtivera a respectiva nacionalidade. Aparenta B. Wolowski de Luís Wolowski, um polaco exilado em Paris que adquiriu a cidadania gaulesa, escreveu vários tratados económicos (*L'or et l'argent, La question des banques*, etc.) e chegou mesmo ao cargo de senador. Luís terá enviado o seu *parente* B. a Portugal para aferir as possibilidades de retorno de investimentos em território luso. É uma hipótese interessante e tão válida como outra qualquer, mas que não é suportada por qualquer tipo de fonte. Existia de facto uma família Wolowski na Polónia de origem judaica (originalmente Schor) e convertida ao cristianismo (passando então a denominar-se Wolowski). Era uma linhagem com algum estatuto naquele país (nobres, políticos, professores universitários), à qual pertencia efectivamente Luís Wolowski[13]. Todavia, nada confirma que B. Wolowski pertencesse também a esta família.

[13] *Jewish Encyclopedia* (1906), (www.jewishencyclopedia.com/articles/15003-wolowski, consultado em 15-2-2012. *Encyclopaedia Judaica*. Detroit: Macmillan Reference USA, vol. 16 (2007), p. 622.

A teoria da nacionalidade polaca de Wolowski saiu reforçada a partir do momento em que fora de Portugal apenas se encontrou um exemplar da sua obra num catálogo de uma biblioteca daquele país[14]. Além disso, esse acervo adiciona um novo dado à biografia de Wolowski ao desdobrar o B. em Bronislaw, talvez em virtude de uma dedicatória inscrita no livro (como acontece em alguns exemplares nacionais, mas sem desdobramento do B). Ou então talvez Wolowski seja uma figura conhecida na Polónia e o seu nome próprio não seja um enigma.

Perseguindo a hipótese de Wolowski ser francês, consultou-se o catálogo da *Bibliothèque Nationale de France* procurando um exemplar do livro. Desta pesquisa resultaria, ao invés, a certeza de se tratar de um cidadão polaco. Não só não se encontrou nenhum exemplar de *Les fêtes en Portugal*, como se se deparou com uma outra obra do mesmo autor que dissipa todas as dúvidas. Em *Dombrowski et Versailles*, Wolowski defende a memória de Jaroslaw Dombrowski (um miliciano nos eventos da Comuna de Paris) e dos seus compatriotas polacos que soçobraram nas barricadas parisienses e que foram considerados por alguma imprensa francesa como assassinos incendiários. No prefácio à obra os editores indicam que o original fora escrito em polaco por Wolowski, um *patriota*, que no texto usa a primeira pessoa do plural quando se refere aos polacos[15]. Se incertezas ainda restassem um terceiro documento do mesmo autor elimina-as definitivamente. Era também um texto de desagravo, desta feita contra Bismarck, que acusava Wolowski de ter mantido ligações com Gambetta e com o escritor polaco Kraszewski ("*notre grand écrivain national*" nas palavras do nosso homem) que estava então a contas com o tribunal de Leipzig, acusado de espionagem a favor de Paris[16].

[14] *Catálogo da* Biblioteka Jagiellonska (2011), (www.bj.uj.edu.pl/uj/katalog?lng=en, consultado em 8-1-2012.

[15] WOLOWSKI, B. – *Dombrowski et Versailles*. Genebra: Impr. Carey Frères, 1871, (gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5447543q, consultado em 15-1-2012.

[16] *Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*. Lisboa: Verbo, vol. 11 (1983), p. 1195. WOLOWSKI, B. – [*Protesto dirigido ao chanceler Bismarck, em que o autor nega suas ligações com M. Gambetta*]. Lisboa: [s. n.], 1884.

Quanto à sua actividade profissional a primeira hipótese que se colocou foi a de se tratar de um diplomata. O autor apresenta-se como um *velho viajante* que visitara já diversos países da Europa. Diz também que foi convidado para a inauguração e que num jantar na Figueira da Foz ficou defronte de Fontes Pereira de Melo, presidente do Conselho de Ministros. Tudo isto parece indicar um homem com alguma importância protocolar. No entanto, páginas depois, Wolowski refere como em Mangualde foi forçado a dormir ao relento por falta de camas para todos os visitantes. Se se tratasse de um diplomata isto nunca aconteceria.

Numa segunda hipótese, Wolowski seria um jornalista, correspondente ou escritor, uma vez que os seus textos foram publicados num periódico. Alguns trechos ao longo do livro apontam neste sentido. O próprio autor se refere a si próprio como *o único jornalista estrangeiro* a assistir ao evento. Há a possibilidade de o termo *jornalista* ter um sentido lato e não significar necessariamente um homem ligado à actividade noticiosa. Outros factos confirmaram a hipótese, desde logo a forma como o autor trava conhecimento e se dirige a determinadas personagens (o encontro com Duparchy, empreiteiro da linha, toma todos os contornos de uma entrevista) ou a maneira como descreve os aposentos ou vestuário dos monarcas. O facto de ter sido convidado para o evento não invalida esta teoria, pois igual honra mereceram correspondentes de jornais nacionais. Fora da obra, encontram-se outras indicações que apontam no mesmo sentido. Num artigo de 1966 é mencionada a assistência no dia da inauguração do correspondente do jornal francês *Temps de Paris*. Uma vez mais não se refere a fonte, que terá sido o jornal *A Revolução de Setembro*. Poder-se-ia tratar de Wolowski já que ele era *o único jornalista estrangeiro* presente[17]. As dúvidas desvanecem-se na leitura de duas cartas que o próprio Wolowski escreveu a Oliveira Martins (em 1882 e 1883), nas quais refere que era na altura director do *Echo de France* e do *Messager de Vienne*, os jornais onde publicara originalmente os

[17] CALIXTO, Vasco – Quando em 1882 se inaugurou a linha da Beira Alta. *Boletim da C. P.*, 439 (1966) 11-12. *A Revolução de Setembro* (RS), 11997, 1.

relatos da viagem pela Beira Alta[18]. Também os jornais da época confirmam a profissão do polaco[19], bem como a já citada carta aberta a Bismarck[20].

Estas foram as poucas informações que se conseguiram recolher acerca do autor da obra, nada mais se sabendo sobre ele. Idade, cidade de origem, formação, casamentos, descendência são aspectos biográficos que ficam por apurar. Em conclusão, Bronislaw Wolowski era um jornalista que quatro meses antes da inauguração do caminho-de-ferro da Beira Alta viera a Portugal (por razões desconhecidas) e aproveitara a sua estadia para testemunhar aquele acontecimento.

A viagem, segundo Wolowski

A real jornada iniciou-se na manhã do dia 2-8-1882 em Santa Apolónia, estação central de Lisboa. Construída pelo empreiteiro Opperman entre 1862 e 1865, era a estação principal das linhas de norte e leste e a mais movimentada da rede[21]. Logo à partida, Wolowski teve oportunidade de testemunhar uma cerimónia que muito o impressionou: o rei D. Luís despedia-se do seu pai D. Fernando com um beijo na mão, numa demonstração de amor filial que ficou marcada na memória do visitante. Acompanhando o rei, seguiam altas figuras do governo e do Partido Regenerador: António de Serpa (ministro dos Negócios Estrangeiros e simultaneamente director da CCFBA), Tomás Ribeiro (Reino) e Hintze Ribeiro (Obras Públicas)[22]. Fontes, indisposto,

[18] Biblioteca Nacional de Portugal (BNP) (Lisboa), Espólio Oliveira Martins, E20/2809-2810. Só na fase final desta investigação se teve acesso a um exemplar da obra de Wolowski que continha um segundo *avant-propos* no qual Wolowski refere esta mesma informação.

[19] *RS*, 11999, 1-2 (citando o *Diário de Notícias* (DN)). *O Tribuno Popular* (TP), 2767, 3.

[20] WOLOWSKI, B. – [*Protesto*...], cit.

[21] ABRAGÃO, Frederico de Quadros – Estação de Santa Apolónia. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1856-1857 (1965) 92-94, 99-102 e 112.

[22] MÓNICA, Maria Filomena, dir. – *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*. Lisboa: ICS, 2005-2006.

ficava em Lisboa. Fechavam o grupo algumas personalidades próximas da família real, membros das elites sociais lisboetas, representantes da CRCFP e alguns militares.

O comboio partiu às 10:10, sendo precedido por uma locomotiva que confirmava a segurança da linha[23]. Parou no Carregado e em Santarém antes de se deter para almoço no Entroncamento às 13:18. Naquelas paragens – e mesmo nas estações onde o comboio não se deteve – a alegria e entusiasmo populares pela passagem do rei eram constantes. Depois do repasto, a composição prosseguiu a marcha, tendo chegado a Coimbra, onde a comitiva deveria pernoitar, por volta das 17:00. Aqui começaram as tribulações de Wolowski. Assoberbado pela multidão em festa que aguardava o comboio, perdeu-se dos seus companheiros de viagem que sabiam falar francês. Valendo-se da simpatia e vontade de ajudar dos portugueses, bastou-lhe mostrar que era estrangeiro para que fosse ajudado e conduzido para fora da multidão. Ao longo da viagem confessa que encontrou nos portugueses uma tal boa vontade e desejo de informar que ele viu muito facilitada a sua pesquisa, o que contrastava com a experiência do correspondente do Comércio do Porto (CPo) que lamentava a "*impossibilidade em que muitas vezes me achei de encontrar quem me* prestasse *os esclarecimentos convenientes sobre as pessoas e cousas que eu via*"[24]...

Coimbra deixou uma excelente impressão no autor, sobretudo todo o cerimonial de um doutoramento a que teve oportunidade de assistir. À noite, depois de um *Te Deum* e de uma cerimónia de beija-mão (repetida várias vezes ao longo da viagem, inclusive pelo próprio autor), o rei foi acolhido nos paços da Universidade, enquanto o resto dos convidados se hospedou em hotéis. A evolução da construção ferroviária tinha feito de Coimbra uma mera localidade de passagem de uma linha-férrea. Uma opção que se lamentou anos depois, pois "*se na escolha da directriz das linhas do Norte e da Beira Alta tivessem prevalecido os mais avisados alvitres, teria a primeira seguido do Entroncamento por Thomar, Miranda do Corvo e Coimbra, e a segunda bifurcaria em Miranda, para ir por Arganil, Ceia e proximidades*

[23] *O Primeiro de Janeiro* (PJ), 184, 2.
[24] *CPo*, 192, 1.

de Gouveia, á beira serra, em demanda da fronteira. A linha do Oeste viria, por Leiria, Pombal e Ancião, entroncar na do Norte, e um ramal de Coimbra á Figueira ligaria esta cidade com o systema das linhas ferreas. Ficaria assim mais bem servida a zona central, evitando-se a duplicação das linhas da Pampilhosa e de Coimbra á Figueira e as de Leiria á Amieira e Pombal a Alfarelos, tornando-se Coimbra centro de irradiação de linhas férreas"[25].

Figura 4 – A estação da Figueira da Foz[26]

No dia seguinte far-se-ia à inauguração da linha propriamente dita. Ansioso, Wolowski partiu mais cedo e às 3:00 dirigiu-se de comboio à Pampilhosa onde aguardou, juntamente com membros da CCFBA, a chegada do rei, que ocorreu entre as 7:00 e as 8:00, já acompanhado por Fontes (que recuperara da indisposição do dia anterior). O grupo não se deteve na Pampilhosa muito tempo, pois às 10:00 já estava na Figueira da Foz,

[25] PAÇÔ-VIEIRA, Conde de – *Caminhos de Ferro Portuguezes. Subsidios para a sua historia*. Lisboa: Livraria Clássica, 1905, p. 289-290.

[26] *Ocid.*, 142, 265.

ponto onde o bispo de Coimbra daria início à cerimónia de inauguração, benzendo as sete máquinas que deveriam servir nesta via-férrea (o autor fala em mais de 20 porque a sua numeração ia até ao 27, embora elas fossem apenas sete)[27]. Wolowski achou a Figueira uma vila pitoresca, lindamente colocada na foz do Mondego e repleta de gente simpática e bonita. Depois do almoço, regado com muito champanhe *Théophile Roederer*, o rei brindou ao progresso trazido pela nova via e foi brindado com um poema redigido por um dos directores da companhia.

Como seria de esperar, a inauguração foi aproveitada politicamente pelas duas maiores facções políticas da altura: o Partido Regenerador, que era governo, e o Partido Progressista, que militava na oposição. De fora, espreitavam também os republicanos e a sua imprensa.

Os atritos políticos entre governo e oposição eram uma constante, mas por esta altura tinham-se exacerbado com a questão do *Sindicato de Salamanca*, um consórcio luso liderado pelo capitalista Henri Burnay que deveria construir duas ferrovias em Espanha (ligando as linhas do Douro e da Beira Alta àquela cidade castelhana), recebendo para tal um subsídio do governo português. No parlamento, o debate deste projecto de lei iniciou-se em Maio de 1882, mas só em meados de Julho se concluiria (muito para lá do prazo normal para encerramento das sessões, que foram sucessivamente prolongadas por anuência real), numa das mais longas e acesas discussões dos anais parlamentares[28].

Assim, para os jornais afectos aos progressistas "*esta viagem é uma provocação audaciosa ao paiz*"[29]. Criticavam "*as festas ecommendadas*", as "*loucas despezas* (...) *com a passeata real*"[30], o próprio rei e a manipulação de que era alvo por parte dos regeneradores, o exagero na dimensão da força policial que acompanhava o monarca (que se destinava, na sua opinião, a proteger os ministros) e procuravam diminuir a excitação que a visita causava entre os populares e descolar os regeneradores desse entusiasmo. Os republicanos d'*O Século* censuravam igualmente os "*festejos preparados*

[27] *PJ*, 187, 1.

[28] SOUSA, Fernando de – A Salamancada e a Crise Bancária do Porto. *Nummus*, 1 (1978) 131-160. PEREIRA, Hugo Silveira – A política ferroviária..., cit., p. 136-138.

[29] *O Progresso* (Prog.), 1655, 1.

[30] *TP*, 2763, 1-2.

pelo syndicato-Burnay para agradecer ao sr. de Bragança o disvello com que s. m. concedeu tantas prorogações das camaras para que a salamancada fosse aprovada" e a excessiva segurança, "*á similhança do que se faz no imperio dos czares*"[31], mas estavam mais preocupados em convencer os leitores da frieza glacial com que o rei era recebido pelo povo que não estava a soldo do governo nem dos *sindicateiros*. O testemunho de Wolowski não confirma o aparato militar censurado por progressistas nem a frieza da recepção descrita pelos republicanos. Os portugueses eram, para ele, um dos povos mais ordeiros que conhecera, a presença policial nas gares era diminuta e o entusiasmo sincero. No entanto, as folhas regeneradoras confirmavam que "*a segurança da família real é a segurança da patria*". Perguntavam-se ainda "*o que sobressalta a opposição? Receia ella que a família roal* (sic) *seja apedrejada ou insultada? Foram essas as instrucções que deu* (...)*?*"; e asseguravam acintosamente que o rei não se esconderia porque "*o desvairamento de um partido tresloucado imaginou pôr-lhe na passagem uns garotos de barrete phrygio* [ícone da república]"[32]. Perante a partilha de censuras entre progressistas e republicanos, a imprensa regeneradora acusava os primeiros de se associarem aos inimigos da monarquia com intuitos meramente político-partidários.

Como estas acusações fossem infundadas – na Figueira da Foz a celebração foi um sucesso, dividindo as duas agremiações as honras, realizando uma o almoço e outra uma acção de caridade[33], enquanto no resto do país não houve atentados contra a coroa –, os periódicos progressistas censuravam as injúrias vindas dos seus rivais e afirmavam que se a República ganhava adeptos, isso se devia ao mau governo dos regeneradores. Neste contexto, o testemunho de Wolowski ganha uma nova importância, pois dificilmente se poderá duvidar da sua isenção. Inclusivamente, na carta que dirigiu a Oliveira Martins em 1883, lamenta que o conteúdo do livro possa não lhe agradar, por ele ter preferido contar a viagem tal como a viu e sem qualquer tipo de interpretação além dos factos[34]. Contudo, é possível que, não conhecendo a língua, não conseguisse distinguir gritos de apoio de gritos de censura ao

[31] *O Século*, 478, 1; 479, 1.
[32] *RS*, 11995, 1; 11996, 1.
[33] *Comércio da Figueira*, 353, 1; 355, 1.
[34] BNP (Lisboa), Espólio Oliveira Martins, Carta de B. Wolowski, E20/2810, p. 1.

governo e ao rei, que muito provavelmente existiram, quanto mais não fosse por parte dos oposicionistas locais ao executivo.

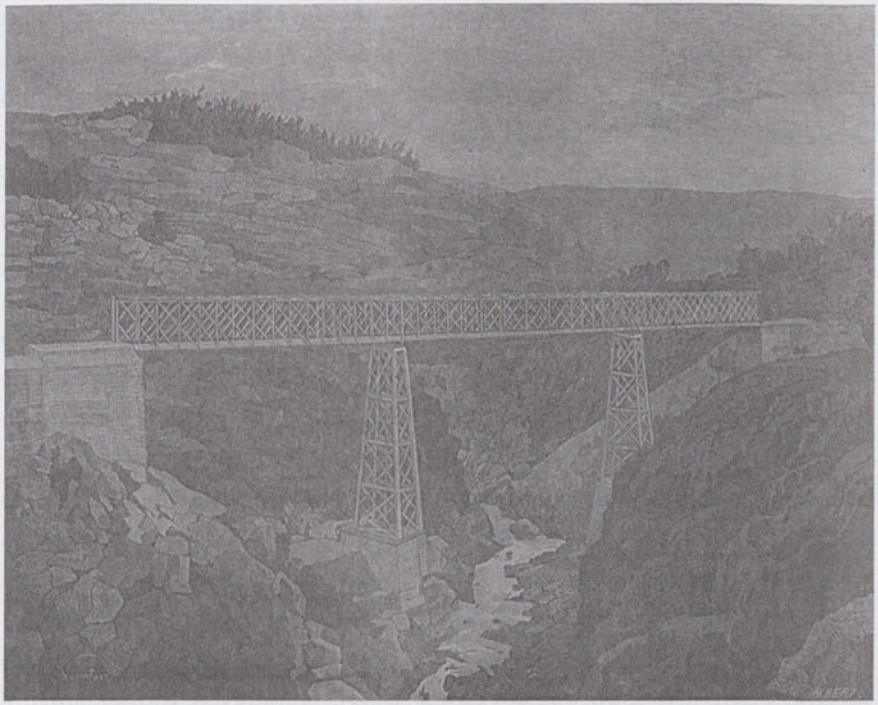
Figura 5 – A viagem vista pela imprensa do governo e da oposição (caricatura de Bordalo Pinheiro)[35]

Às 13:00 o comboio arrancou. O troço da Figueira à Pampilhosa, à excepção da vista daquela vila, não entusiasmou Wolowski – que havia percorrido toda a linha desde a Figueira até Espanha uns dias antes por especial favor do director da companhia – por atravessar um terreno pouco acidentado, sem grandes obras de arte e com poucos atractivos[36]. Já depois da Pampilhosa a paisagem tornava-se abrupta e atraente, cruzada pela linha em grandes obras de arte, como a ponte de Trezói. A passagem sobre o Dão foi classificada por Wolowski como a mais bonita de toda o trajecto.

[35] *O António Maria* (AM), 167, 256-257.

[36] AHMOP. CSOP. Caixa 23 (1879), parecer 8886 (descrição técnica da linha).

Figura 6 – Viaduto sobre o Dão[37]



A partir de Santa Comba Dão, o cenário voltaria a não o encantar tanto, excepção feita à ponte sobre o Côa e alguns túneis. A paisagem era árida e monótona praticamente sem se lobrigar quaisquer povoações durante o percurso, dada a distância que as separava da via-férrea[38].

No dia da festa, a jornada tinha o atractivo humano, da turba que acorria à linha e às estações, festejando com entusiasmo, bandeiras, vivas, foguetes e filarmónicas tanto a passagem dos monarcas como a inauguração da nova estrada de ferro. Uma descrição que contrasta claramente com a fornecida pelos jornais da oposição ao governo para quem "*o cortejo parecia um enterro*"[39]. Neste sentido o Luso constituiu, para o autor, uma divisória, pois a partir desta localidade as populações pareceram-lhe mais pobres e

[37] *Ocid.*, 132, 188.

[38] EÇA, Bento Almeida de – Caminho de ferro da Beira Alta. Memoria Justificativa. *ROPM*, 82-86 (1876-1877).

[39] *TP*, 2764, 2.

primitivas – algo que atribuía à falta de comunicações com o exterior – e não escondiam a sua estupefacção e reverência à passagem do comboio e da família real, "*mau grado dos herejes do direito patrio que não se tem cançado de investir contra quem a constituição do estado collocou acima de todas as allusões*"[40]. Nesta altura, o republicanismo medrava. Em 1878 o Porto havia eleito pela primeira vez um deputado daquela facção política – Rodrigues de Freitas – para o parlamento da monarquia, embora para este resultado muito tenha contribuído o Partido Progressista ao não apresentar nenhum candidato no Porto. No início da década de 1880, porém, a ameaça era mais forte. Aproveitando as polémicas em torno da monarquia com o tratado luso-britânico de Lourenço Marques (ratificado pelos progressistas) e com os contratos de obras públicas assinados entre os regeneradores e sindicatos financeiros, o Partido Republicano consolidava-se e sua imprensa tornava-se mais acutilante. Em resposta, a monarquia revia a sua política de tolerância e tomava medidas repressivas contra os *hereges*[41]. A inauguração da linha da Beira Alta serviu assim de instrumento de propaganda à coroa contra as ideias republicanas.

Voltando à viagem, em Carregal do Sal uma jovem entregou um ramo de flores à rainha e um outro poema de um autor local foi declamado. O comboio chegou à estação de Mangualde pouco depois das 19:00. O rei deveria pernoitar na casa da condessa de Anadia. A estadia em Mangualde é um dos aspectos mais caricatos do relato de Wolowski. Para não destoar, a decoração da vila, a recepção e o local da cerimónia – o palácio Anadia, que o autor descreve detalhadamente – eram muito pitorescos aos seus olhos. Já a sua experiência nesta vila não foi a melhor. Perdido, para não variar, na multidão que se acotovelava na estação, não conseguiu encontrar um veículo que o levasse ao centro, tendo que caminhar os dois quilómetros que o separam da gare. Maior problema o esperava na vila. Havia claramente mais visitantes que hospedarias e Wolowski só arranjou tecto para a sua mala, tendo de se alojar no *Grande Hotel da Estrela*, nome que Fontes Ganhado (sobrinho de Fontes) teria dado jocosamente a *dormir ao relento*. A alimentação foi outro problema, pela incapacidade e falta de qualidade

[40] *Correspondência da Figueira*, 621, 1.

[41] MATTOSO, José (dir.) – *História de Portugal*. Lisboa: Estampa, 1993, vol. 5, p. 137-141.

da oferta. Wolowski só conseguiu saciar a fome perto da meia-noite e com algo que ele, até aqui tão simpático, considerou intragável. Depois da fraca refeição, juntou-se à animação, que durou até às duas da manhã, e aos seus companheiros portugueses de profissão e de infortúnio[42].

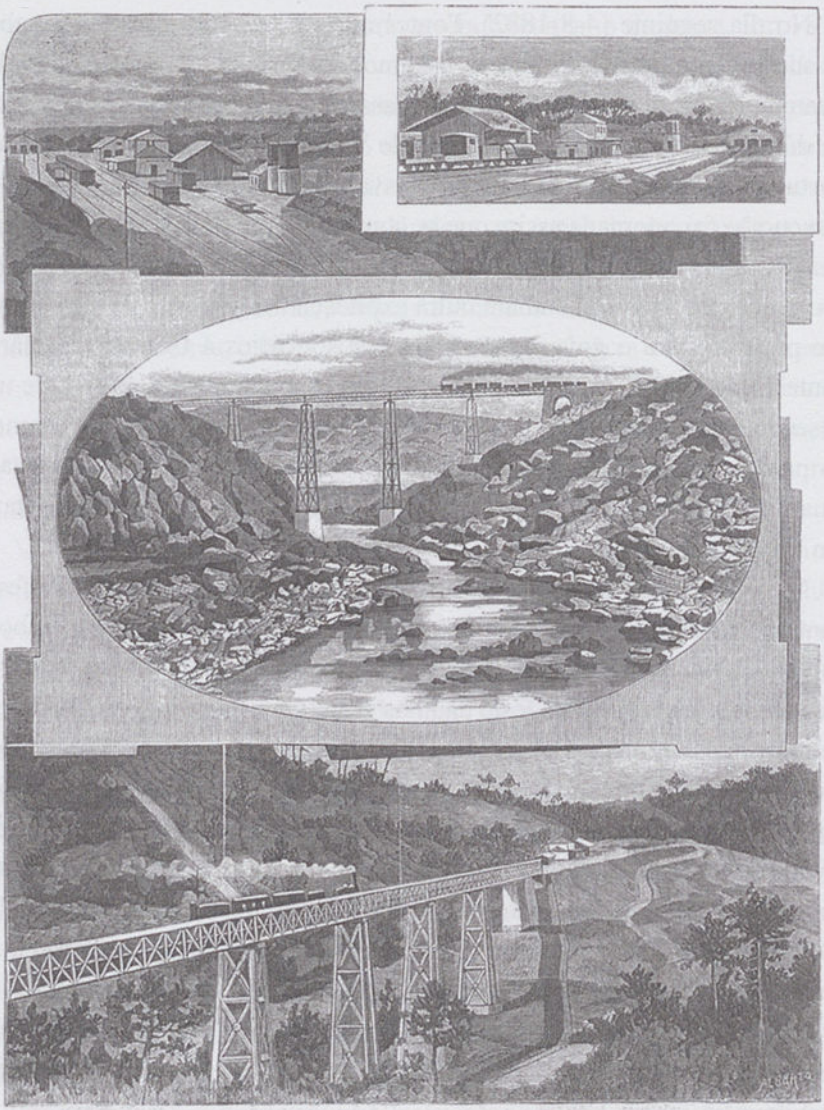
No dia seguinte (4-8-1882), Fontes e Tomás Ribeiro ficaram a saber as suas aventuras e de imediato o admoestaram por não os ter alertado, arranjando-lhe de pronto estadia na casa do administrador do concelho. Se dúvidas se levantaram no espírito de Wolowski quanto à hospitalidade portuguesa, essas de imediato se desvaneceram. Na madrugada de 5, a excursão foi retomada assim que se confirmou que o mal-estar da rainha, que justificou a estadia de mais um dia em Mangualde, era mero cansaço[43]. Os jornais progressistas tinham outra explicação: a fraqueza da rainha fora um pretexto para o governo enviar os seus sicários à Guarda acalmar a contestação que se prometia. Este episódio esteve ainda na origem de um desenvolvimento caricato, pois alguns jornais regeneradores, não sabendo da pausa na jornada, anteciparam efusivamente a chegada da realeza à Guarda (conforme estava previsto no programa), quando aquela ainda estava em Mangualde[44].

Nas estações de Gouveia, Celorico da Beira e Guarda, o clima de festa contrastava com a monotonia do percurso. Na Guarda, onde o comboio chegou perto das 8:00, Wolowski abandonou a comitiva e foi visitar a cidade, pois já conhecera o resto da linha até à fronteira na viagem que fizera anteriormente e, além disso, o rei voltaria no próprio dia. Exceptuando o facto de se encontrar separada do caminho-de-ferro por uma estrada muito íngreme, a Guarda estava muito bem situada, na sua opinião. Dentro da cidade, Wolowski destacava a catedral, o castelo, a Torre dos Ferreiros, o hospital da Misericórdia e o palácio do bispo como as maiores atracções. Cerca das 14:00, assistiu à chegada do rei, a partir de uma varanda, acompanhado de muitas senhoras. Nenhuma delas falava francês, pelo que tiveram de se socorrer de gestos – língua que Wolowski foi obrigado a utilizar várias vezes –, para insistir para que ele ficasse com o melhor lugar para assistir

[42] *PJ*, 188, 1.
[43] *PJ*, 186, 1.
[44] *Prog.*, 1658, 1; 1659, 1.

à régia chegada. Esta foi marcada pela actuação de fanfarras das aldeias vizinhas, cuja existência espantou o visitante.

Figura 7 – Aspectos da linha da Beira Alta[45]



CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Estação da cidade da Guarda — Estação de Mangualde — Ponte do Côa — Estação e Ponte de Luso no Caminho de Ferro da Beira Alta (Segundo photographias de E. Biel)

[45] *Ocid.*, 142, 268.

Ainda nessa tarde, o rei partiu, mas não seguiria o caminho inverso até Lisboa, tendo aproveitado a ocasião para visitar os seus súbditos do norte do país. Depois de mais uma noite em Mangualde, a família real desviar-se-ia por estrada para Viseu. Querendo antecipar-se ao rei, Wolowski partiu durante a noite tendo chegado à cidade ao romper do sol. O seu anfitrião, indicado por Tomás Ribeiro, fez todos os possíveis para que se sentisse bem acomodado, reforçando a opinião de Wolowski sobre a simpatia dos portugueses. Ainda a meio dessa manhã chegaram também os reis, depois de uma jornada de três horas, mais uma vez recebidos, sobretudo a rainha (o *Anjo da Caridade*, como ficou conhecida), com todo o carinho pela população. No dia seguinte, Wolowski seguiu a comitiva numa visita à cidade, deixando um conselho aos que visitassem Portugal: conhecer Viseu e ver os quadros de Grão Vasco. Nesta altura, um grupo de negociantes viseenses pede ao rei um ramal férreo para Viseu e de imediato Fontes se prontifica a apresentar um projecto de lei ao parlamento com tal propósito, o que realmente faz no ano seguinte. A obra seria adjudicada à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e inaugurada em finais de 1890[46].

No dia 8, pelas 8:00, a comitiva regressava a Mangualde, de onde partia às 10:30 o comboio em direcção à Pampilhosa. Às 14:00, o rei tomava o comboio para o Porto, chegando depois das 17:30, após atravessar, debaixo de salvas desde a serra do Pilar, a ponte homónima da rainha, inaugurada alguns anos antes, em Novembro de 1877 e que permitiu a ligação directa entre as duas principais cidades do reino[47]. Até à Invicta o percurso foi acompanhado pelos vizinhos da linha do norte com o mesmo entusiasmo que se demonstrara na Beira Alta. O Porto estava também em festa. O poder local, judicial e comercial e as elites sociais e académicas receberam condignamente a realeza. Muito povo aproveitou as facilidades de transporte proporcionadas pelas direcções das linhas do Minho, Douro e Porto à Póvoa e Famalicão para acorrer à cidade[48].

[46] *PJ*, 187, 1; 188, 2. TORRES, Carlos Manitto – *Caminhos de ferro*. Lisboa: [s.n.], 1936.

[47] *PJ*, 189, 2. ABRAGÃO, Frederico de Quadros – A ponte Maria Pia. *Boletim da C. P.*, 54 (1933) 228-229.

[48] *PJ*, 187, 2.

Figura 8 – As elites esperando o rei (caricatura de Bordalo Pinheiro)[49]

Mais uma vez, Wolowski perdeu-se no mar de gente em Campanhã, a estação da cidade que se queria central e acabou excêntrica para servir da melhor maneira a ligação entre as linhas do Minho e Douro e o caminho-de-ferro até Lisboa[50]. Para percorrer os 3 quilómetros que separam a gare do centro da cidade, Wolowski socorreu-se novamente da amabilidade dos portugueses, desta feita de Lopo Vaz, antigo ministro da Fazenda, que lhe ofereceu boleia na sua carruagem. Este episódio pode parecer improvável, mas na verdade neste dia estava um autêntico mar de sumidades no Porto, pelo que a probabilidade de Wolowski receber boleia de uma delas não era reduzida[51].

[49] *AM*, 167, 255.

[50] MARTINS, Padre A. Tavares – A Estação de Campanhã (estudo subsidiário para a sua história). *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, 33 (1970) 431-460. PEREIRA, Hugo Silveira – Porto e caminhos-de-ferro in SOUSA, Gonçalo Vasconcelos de, coord. – *Actas do Congresso O Porto Romântico*. Porto: Universidade Católica, 2012, vol. 2, p. 393-413.

[51] *PJ*, 189, 2.

A estadia do rei prolongou-se até dia 14, e durante essa semana realizaram-se vários eventos, desde peças teatrais a lançamento de fogo, concertos, circo, jantares, entrevistas com veteranos de guerra e uma visita à praia da Foz, ao hospital do Conde Ferreira, a instituições de ensino e à fundição de Massarelos[52]. A meio da visita (dia 11), os reis viajaram pela linha de bitola (distância entre as faces internas dos carris) reduzida do Porto à Póvoa e Famalicão, por convite da companhia que a explorava[53]. Adjudicada em 1873 ao barão Frederico Kessler e ao engenheiro H. Temple Ellicot, ligava o Porto a Famalicão desde Junho de 1881. Um dos directores da companhia era Oliveira Martins, com quem Wolowski travou conhecimento. Reduzir a bitola da via foi uma forma de diminuir os custos do primeiro estabelecimento[54]. O comboio partiu da estação da Boavista às 14:00 tendo chegado, depois das 16:00, a Famalicão, onde o rei mudou de comboio e regressou ao Porto pela linha do Minho (construída e operada pelo Estado como vimos), passando por aquela que Wolowski considerava a mais bela e pitoresca zona de Portugal. A chegada à Invicta deu-se às 18:00.

No dia 15, ao 12:00, o rei deixava o Porto em direcção à Régua (pela linha do Douro, também do Estado) e Lamego, onde chegou às 15:30 e 17:30, respectivamente. O mais provável é que Wolowski não tenha acompanhado o rei, pois nada menciona sobre esta parte da viagem. Considerando que se trata da linha do Douro, que atravessa uma das mais impressionantes paisagens em Portugal, embora em grande parte dizimada pela filoxera nesta altura, muito teria a dizer se por lá tivesse circulado. Além disso, num convívio de jornalistas não é referida a sua presença. Na madrugada de 16, todos regressavam à capital (depois de uma visita ao santuário dos Remédios e de uma acção de caridade na Meia Laranja), de volta pela linha do Douro e depois pela linha do norte[55]. O comboio real partia do Porto às 9:10 e chegava às 18:30 a Lisboa, onde o esperava D. Fernando,

[52] *CPo*, 193 a 198.

[53] *RS*, 12004, 2 (citando o *DN*).

[54] ASSENTIZ, Visconde de – Caminhos de ferro económicos e suas vantagens. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 538 (1910) 145-147. PEREIRA, Hugo Silveira – A construção da rede ferroviária do Minho (1845-1892). *CEM | Cultura Espaço & Memória*, 2 (2012) 11-31 (no prelo). SILVA, José Ribeiro da – *Os comboios em Portugal: do vapor à electricidade*. Queluz: Mensagem, 2004.

[55] *RS*, 12004, 1 (citando o *DN*).

representantes do poder político, religioso e militar e naturalmente muitos populares. Wolowski acompanhou o cortejo até ao palácio da Ajuda onde terminou a sua viagem em audiências com os reis.

Figura 9 – Pormenor do quadro *O Rei D. Luís e a rainha D. Maria Pia visitando o Porto* de Leonel Marques Pereira (Palácio Nacional da Ajuda)[56]

Notas finais

No início da sua estadia, Portugal era para Wolowski um país tão desconhecido como a China. Quando partiu (em 9-10-1882, já escrevia a Oliveira Martins desde Paris), o seu desconhecimento já não era assim tão grande. O polaco ficou com uma excelente impressão do nosso país, do clima (ameno no Inverno, quente no Verão, sobretudo no interior,

[56] MATTOSO, José (dir.) – *História de Portugal*. Lisboa: Estampa, 1993, vol. 6, p. 95.

mas nada sufocante como Madrid[57]), da paisagem (no jardim que eram as províncias do norte, a vegetação casava na perfeição com a orografia), das gentes (honestas, ordeiras e acolhedoras como em nenhum outro lado) e... das nossas mulheres, que eram de uma beleza quente mas efémera (devido ao calor), com traços encantadores e olhos expressivos onde qualquer homem se perdia.

Quando a esmola é demais, o pobre desconfia, diz-se, e de facto todos estes encómios levantam algumas suspeitas. Wolowski foi excessivamente benévolo nas suas apreciações. Ao longo do relato, poucas são as vezes que o autor censura os portugueses. Esta bondade terá nascido de alguma condescendência no seu espírito. Ele vivia no centro da Europa, estaria decerto habituado aos luxos da civilização e em Portugal visitou umas das mais pobres e isoladas regiões do reino. Naturalmente, não viu a Beira Alta com os mesmos olhos com que via Paris ou Viena.

Isto não invalida, porém, a asserção que Wolowski desfrutou verdadeiramente da sua estadia em Portugal. Na carta de 16-10-1883 dirigida a Oliveira Martins não esconde a sua afeição: "*j'aime le Portugal*" – diz sem pejos. Assim, as recomendações para que os seus leitores visitem o nosso país são genuinamente sentidas. Na realidade, na correspondência com Oliveira Martins, ele prontifica-se a promover a visita a Portugal (sobretudo no Verão, pois de Inverno apenas os ricos podem viajar, refere), pedindo-lhe inclusive informações sobre os itinerários e tarifas das vias-férreas nacionais. Nesta altura, entre turismo e ferrovias estabelecia-se uma relação que traria proveitos a ambos[58] e este auxílio de Wolowski seria decerto muito bem-vindo. Além disso, o autor revela, nos seus escritos, a intenção de regressar e de fazer um estudo mais aprofundado sobre a Península Ibérica. Não se conhece nenhuma outra obra sua neste sentido, mas é um facto que ele voltou a Portugal. As dedicatórias dos seus livros ou as cartas que foram referidas neste texto mostram-no no Luso e no Buçaco em Novembro de 1883, em Lisboa em Dezembro desse ano e em Fevereiro e Abril do ano seguinte e provavelmente no Porto em Janeiro de 1884.

[57] Segundo algumas notícias dos jornais da época o Verão de 1882 foi invulgarmente abafado.

[58] RIBEIRO, Elói de Figueiredo – *A Gazeta dos caminhos-de-ferro e a promoção do turismo em Portugal (1888-1940)*. Évora: Universidade de Évora, 2006.

Nestes períodos, Wolowski pôde decerto confirmar o que já percebera na viagem à Beira Alta e que era entendido na época: "*o povo portuguez é profundamente monarchico, como é profundamente religioso*"[59]. Os próprios reis fomentavam esse sentimento com inúmeras acções de caridade ao longo do percurso. O republicanismo, como vimos, ganhava adeptos mas ainda não tinha força suficiente para pôr em causa o regime. No seu relato, Wolowski notou, além do gáudio popular, o culto que os portugueses prestavam à monarquia e como em certas localidades, algumas pessoas encaravam o monarca quase como um ente sobrenatural, ajoelhando-se e descobrindo a cabeça à sua passagem. Alguns, porém, preferiam aproveitar a visita régia para se mostrar (as elites locais marcavam naturalmente presença nestas cerimónias); outros pediam obras públicas, apoios, benesses e menos impostos à realeza e ao governo, aos quais este respondia com promessas; progressistas e republicanos criticavam tudo, mas na verdade teriam ainda de penar muitos anos na oposição, pois o governo de Fontes só seria substituído em 1887, num raro caso de longevidade política, e a monarquia só cairia em 1910. No entanto, no rescaldo da viagem, parecia que todos haviam ganho: os regeneradores que diziam ter experimentado o apoio do povo ao governo e ao rei; os progressistas, que jubilavam com os apupos que o governo alegadamente ouvira; os republicanos pela frieza que sentiram nos cidadãos face à presença do rei.

Figura 10 – As promessas depois da viagem (caricatura de Bordalo Pinheiro)[60]

[59] *CPo*, 192, 1.
[60] *AM*, 168, 266.

Quanto à linha da Beira Alta, o que mais salta à vista é a baixa velocidade que permitia aos comboios. Ao longo do texto, decerto se notou o longo tempo que se gastava entre localidades relativamente próximas (fora da via-férrea essa lentidão é gritante). É certo que se tratava de um comboio comemorativo e que naturalmente circularia mais devagar e faria mais paragens, mas na verdade a velocidade comercial das composições ordinárias não ultrapassava nesta época os 35 km/h. Este foi aliás um dos factores que fizeram com a que a linha da Beira Alta fosse uma tremenda desilusão em termos de tráfego internacional. A sua ligação à rede espanhola só estaria concluída em 1886 e nos anos seguintes o trânsito externo foi diminuto, de tal modo que a CCFBA ver-se-ia forçada a viver em permanente concordata com os seus credores[61].

[61] GOMES, Gilberto – *A Luz e as Sombras*..., cit., p. 14.