

Viajar com Alberto Pimentel

Sandra Nunes

Universidade do Porto

1. Quem viaja por gosto não cansa

Em 1876, Alberto Pimentel convidou os seus leitores a viajarem de comboio pelos caminhos-de-ferro do Norte no percurso de Lisboa até Braga. Enquanto jornalista e escritor, era seu hábito abordar temas variadíssimos (do romance à crónica, à biografia, à recolha antropológica). Desta vez, no *Guia do Viajante nos Caminhos-de-ferro*, Pimentel construía um hino à viagem, um elogio do passeio que permitisse arrancar de casa os mais renitentes.

Viajar para quê? Numa argumentação de laivos positivistas, em que o Homem estaria sujeito a leis de funcionamento universais, viajar é escolher o “movimento” e rejeitar o “repouso,” (*Guia* 8-9)¹ resolvendo a antítese que existe em toda a natureza. Para Pimentel a hera que cresce ao longo das paredes está a viajar, mas o polvo que se prende às rochas não viaja. Porém, embora não se sugira que na natureza o repouso tenha efeito nefasto, no Homem ele é considerado fatal: o “bronco espírito caseiro,” o “robe-de-chambre” (8) traduzem-se por quietação, sofrimento e -a que ponto chegam os danos de se ficar parado- à morte! “A imobilidade é irmã da morte,” diz Pimentel (11). Em contrapartida, a viagem dá saúde. Viajar é a retribuição a Deus de nos ter criado (9).

Esta crença no dinamismo humano é compreensível no contexto histórico do último quartel do século XIX. Nesta época, o género da escrita de viagem estava em expansão: ouviam-se em Portugal os ecos das viagens africanas, proliferavam os guias, fotográficos ou não, as monografias, os álbuns. As utopias urbanas do século XIX chegavam a eleger a “ville flottante” -cidade que se deslocaria dentro de um barco- como ideal de cidade (Ragon 106). Em França, a viagem do rapaz culto ao estrangeiro, em especial ao Oriente, reveste-se de um papel iniciático (Perrot 469), que encontraremos também no Fradique de Eça de Queirós, modelo do homem civilizado. Alberto Pimentel baseou-se, por seu turno, em monografias locais (refere, por exemplo, a abundância de fotografias e livros sobre Tomar (*Guia* 69-70)) e, sobretudo, nas incontornáveis *Viagens Na minha Terra* de Garrett, livro que, embora “despropositado e inclassificável,” como o mesmo Garrett o definia (198), e apesar de anterior à era dos caminhos-de-ferro, e até apesar do cepticismo quanto à possibilidade de concretização desses “caminhos-de-ferro dos barões,” (293) constituía uma

referência para Alberto Pimentel, o qual chega a escrever que andava "Com as *Viagens* do Garrett na mão" (*Guia* 236-37). Anos mais tarde, em 1914, Álvaro de Campos chegava a esta exortação: Eu podia morrer triturado por um motor / Como o sentimeio de deliciosa entrega duma mulher possuída./Atirem-me para dentro das fornalhas!/Metam-me debaixo dos comboios! (90)

2. A "Ode Triunfal" de Fontes Pereira de Melo

Em 1876 ainda estávamos longe desta osmose febril com os caminhos-de-ferro, mas, de certa maneira, talvez possamos falar de uma "Ode Triunfal" de Fontes Pereira de Melo. Antes do período conhecido por Fontismo, viajar era um empreendimento arriscado e perigoso: no seu livro sobre Fontes Pereira de Melo, Maria Filomena Mónica refere como certas zonas de país eram controladas por bandos que "roubavam o que podiam e matavam por encomenda," e como a viagem de Lisboa ao Porto demorava, em 1852, vinte horas por barco e três ou quatro dias por terra (28). Aliás, para uma visão deste ritmo de viagem devemos voltar de novo a Garrett, que, tendo partido do Terreiro do Paço em barco a vapor, comenta: "Numa regata de vapores o nosso barco não ganhava decerto o prémio. [...] É um barco sério e sisudo que não se mete nessas andanças" (16).

Alberto Pimentel aproxima-se em vários aspectos das ideias de Fontes - tão temidas por certos sectores da população portuguesa devido aos encargos financeiros que implicavam. Assim, se Pimentel elogia a gare de Santa Apónia pela participação estrangeira na direcção das obras, Fontes Pereira de Melo não receou solicitar os empréstimos ao estrangeiro que permitiram inúmeros dos melhoramentos materiais. Maria Filomena Mónica salienta a importância dos investimentos franceses nos caminhos-de-ferro "através dos irmãos Pereire, dois judeus de origem portuguesa. Numa carta [...] datada de 29 de Dezembro de 1855, Fontes comunicava ter terminado, com êxito, as negociações. Ia finalmente poder construir os seus caminhos-de-ferro" (45).

Por outro lado, ambos pareciam desprezar a ineficácia política das instituições: enquanto Pimentel chama ao Palácio das Cortes "hospital de entrevados," (*Guia* 158) Fontes Pereira de Melo não hesitou em reestruturar as mesmas cortes, naquela que foi, talvez, a reformulação administrativa mais ousada do século XIX, pois aboliu o direito vitalício das cortes baixas.

Por último, a aproximação mais flagrante residia em que, para ambos, o modelo a alcançar era estrangeiro, em particular o modelo francês de cultura. Não que isto constitua uma grande novidade, este modelo era

comum a praticamente toda a intelectualidade do século XIX, já desde o tempo em que Garrett afirmava que:

Voltar à meia-noite do Bois de Boulgne –o bosque por excelência, descer, entre nuvens de poeira, o longo estádio dos campos Elíseos, entrever, na rápida carreira, o obelisco de Luxor, as árvores das Tulherias, a coluna da praça Vandoma [...] –é seguramente, é dos prazeres maiores deste mundo, sente-se a gente viver; é meia hora de existência que vale dez anos de ser rei em qualquer outra parte do mundo. (47)

Lamentando a mediocridade das obras portuguesas, Alberto Pimentel afirmava que, se a gare de Santa Apolónia tivesse sido dirigida por uma maioria de engenheiros portugueses “havia de ficar acanhada, porque nós somos o país das economias –mas gastava-se o mesmo dinheiro, ou talvez mais” (*Guia* 15). No mesmo sentido, Fontes Pereira de Melo comentava, num discurso de 1856 à Câmara dos Deputados:

Não há dinheiro para nada. Aqui não há dinheiro, senão para se estar agarrado às tradições velhas, à desgraça das nossas vias de comunicação, à nossa falta de vida, à miséria pública, não há dinheiro senão para isso [...] permita-me [diz a um deputado] que eu por um momento imagine que a nação podia viajar [...] um homem que for de Lisboa viajar por essa Europa vem com grande sentimento da nossa inferioridade. (citado por Mónica 48)

A concretização desse sonho deu-se a 28 de Outubro de 1856, com a inauguração da via férrea entre Lisboa e o Carregado (situado a cerca de 37 km de Lisboa). Fontes Pereira de Melo não estava presente, pois havia abandonado o poder a 6 de Junho de 1856 por divergências com D. Pedro V que o considerava orgulhoso. Oito anos mais tarde, em 1864, inaugurava-se o percurso da linha de caminho-de-ferro Lisboa-Porto e em 1866 a linha já ligava Portugal à Europa, através de Badajoz. A linha do Leste, que ligava Lisboa a Elvas, ficara concluída em 1863. Em 1877 podia-se ir até Gaia e Campanhã, em 1882 até Valença. A linha do Douro estendia-se, em 1882, até ao Pinhão.

O próprio Fontes Pereira de Melo fez uma grande viagem pela Europa em 1877, e “À data da sua morte [1887], Portugal era atravessado por 6500 quilómetros de estradas, 1500 quilómetros de caminhos-de-ferro e 6000 quilómetros de linhas telegráficas” (Mónica 180). Na mesma época, construíam-se também estradas e pontes, que Alberto Pimentel refere, nomeadamente a nova estrada de Lisboa ao Porto (*Guia* 22) e a nova ponte sobre o Douro, que fazia parte da quinta secção do caminho-de-ferro do Norte. Alberto Pimentel descreve-a como:

Obra verdadeiramente arrojada e famosa, concebida e delineada pelo sr. Gerard Eiffel, engenheiro construtor da casa Eiffel & C^a. [...] El-rei o sr. D. Luís I visitou as obras da ponte no dia 31 de Agosto deste ano por ocasião do seu regresso das águas de Vidago. (183-84)

A ponte Maria Pia viria a ser inaugurada em Novembro de 1877, permitindo que se estabelecesse no Porto o terminal da linha de Caminhos-de-ferro do Norte (Mónica 174), que até aí se estendia apenas às Devesas.

3. Em viagem

3.1 O que visitar

Alberto Pimentel insere o seu *Guia do Viajante* num género que considera “de fugitiva leitura” (46). Neste sentido, dissocia-se completamente de uma das suas principais fontes de inspiração — as *Viagens na Minha Terra* de Garrett, que, como sabemos, se auto-propagandeiam (ironicamente?) como livro sério:

Preciso de o dizer ao leitor, para que ele esteja prevenido; não cuide que são quaisquer dessas rabiscaduras da moda que, com o título de *Impressões de Viagem*, ou outro que tal, fatigam as imprensas da Europa sem nenhum proveito da ciência e do adiantamento da espécie. (Garrett 21)

Mas quando Alberto Pimentel entra no seu livro denominando-se um “guia tagarela” (*Guia* 29) e comportando-se como se estivesse em carne e osso com o leitor, sente-se na obrigação de o orientar, educar, mas, sobretudo, nunca maçar. Assim, o guia alterna sistematicamente entre a erudição e o entretenimento. Por um lado, tem de suavizar os tempos mortos da viagem, e por isso introduz casos anedóticos, lendas, histórias locais tradicionais, milagres. Dizia Almeida Garrett que “a história, lida ou contada nos próprios sitios em que se passou, tem outra graça e outra força” (172). Mas, subitamente, Pimentel lembra-se de que tem de ser credível: “Nem sempre contos de moiras, e casos de amores desventurados. Alguma vez, — o útil” (*Guia* 85).

E então, procura ordenar os factos históricos à origem das cidades, descrever os seus momentos, e aconselhar o leitor a aprofundar os seus conhecimentos através da leitura de fontes suplementares. Porém, a dada altura, depois de falar do Porto Antigo, diz: “Já basta de velharias em livro que tem de ser moderno” (*Guia* 181). E, noutra ocasião, entre pensamentos poéticos sobre Inês de Castro, lembra-se do jantar: “Agora substitua-se o êxtase pela digestão” (115). Por seu turno, os relatos de tipo etnográfico e a

descrição das “alvoradas” (canções) (109) remetem para o Alberto Pimentel de *As Alegres Canções do Norte*.

O viajante, conduzido neste estilo coloquial, vai-se apeando para visitar o país de comboio. Mas, num processo de inter-relação, ele visita um país que já foi transformado pelo comboio, “esse grande veículo de civilização e vitalidade” que espalhava (neste caso, sobre Aveiro), “com o seu penacho de fumo, os gérmenes da prosperidade que as vias férreas costumam derramar nas povoações de que se avizinham” (*Guia* 143-44).

Várias vezes, era preciso aceder à vila ou cidade utilizando um dos meios de transporte em voga, sobretudo a diligência, que ligava as estações de caminho-de-ferro aos centros urbanos (*Guia* 70) e que era puxada por cavalos, lenta (pois até permitia o “vagar para dar à tamarela” (conversar) (25)). Teresa Barata Salgueiro, em *A Cidade em Portugal*, explica que “a estação fica à margem da localidade, devido ao espaço que ocupam as linhas, e então torna-se necessário construir uma via que ligue o centro da povoação ao novo transporte. Esta via designa-se com frequência por ‘avenida da estação’” (191).

A implementação do caminho-de-ferro desempenhou um papel fundamental na introdução dos hábitos de férias de mar, que se encontravam nos seus primórdios. O comboio animou as estâncias do litoral:

Espinho é hoje uma praia sobremodo alegre e divertida. O local, ainda há trinta anos povoado de pequenas casas de madeira, sorri hoje à beira da via férrea com as suas leves e graciosas edificações, resplandecentes de lumes na temporada dos banhos. [...] De dia as senhoras planejam insistentemente e os homens jogam; à noite dança-se até à meia noite. (*Guia* 154)

Embora em ascensão, as férias de praia ainda não haviam ofuscado o charme das termas, conotadas, de acordo com Alberto Pimentel, com o namoro: diz ele que, nas Caldas de Rainha, “À tarde, pois, amaremos as banhistas [...] À noite continuaremos a amar as banhistas no club [...]. Pela manhã, o que nós devemos fazer, para não sairmos daqui doentes com as noitadas do club, é irmo-nos embora” (*Guia* 105).

3.2 Como viajar

Até este momento, procurámos perceber, segundo o conceito de viagem em Alberto Pimentel, porque se deve viajar e o que devemos visitar. Mas falta uma terceira questão – como se deve viajar? Em primeiro lugar, por razões práticas relacionadas com a falta de luz para desfrutar da paisagem, Alberto Pimentel aconselha a que não se viaje de noite. Aliás,

transforma a noite em algo abjecto, que reduz o Homem "ao que na natureza humana há de mais grosseiro e imundo—o corpo humano" (*Guia* 12). Dormindo na carruagem, o viajante não consegue manter uma postura digna, degrada-se, e Alberto Pimentel atinge o clímax da sua demonstração quando conta a história de um visconde que tentou viajar com apurmo durante a noite. Porém, de manhã, "pela barba, azulada e luzidia, caía mansamente, vagarosamente, burguesmente uma pinga de baba, amarelecida pelo tabaco, e tão repugnante aos estômagos como um fio de azeite cru" (14).

É assim que um simples conselho se transforma numa exortação veemente, com implicações ao nível da própria dignidade humana. Saber viajar torna-se mais importante do que a própria viagem: transforma-se numa experiência educativa, num ideal de civilização.

Esse ideal passa, também, pela escolha criteriosa do companheiro de viagem. Mais uma vez, impera o modelo estrangeiro, e o bom companheiro de viagem, como não poderia deixar de ser, é um francês—o francês vivido, alegre e que entretém contando histórias para "matar o tempo," (*Guia* 48) como Júlio Breton fez com o autor. Para se elevar ao modelo de viagem francês, o autor toma champanhe no Entroncamento. No restaurante dessa estação, o desespero do viajante para ser atendido é semelhante ao "suplício de Tântalo," (60) pois durante os 30 minutos de espera é servido "no *restaurant* o mais confuso, o mais tempestuoso, o mais pandemónico jantar de que há notícia," em que o prato de sopa "escalda com o primeiro sorvo a goela e o esófago" (43-44).

Por contraposição, Alberto Pimentel apresenta o mau companheiro de viagem:

Sujeito magro, passante de cinquenta anos, de males proeminentes, bigode grisalho, de militar antigo, braços delgados mas cabeludos, uma unha grande, e dois dedos amarelos. [...] tem reumatismo e outros achaques, portanto, além do seu esguió casacão de ratina, leva a sua capa sobre os ombros, sobre os pés um cobrião, e na cabeça um *bonnet* de lontra que, desdobradas as duas palas laterais, abafa as orelhas e cobre o pescoço. Este mau companheiro de viagem aninha-se a um canto, não quer nenhuma janela aberta e para o conseguir conta que Napoleão se arreceava mais dum golpe de ar que duma bala de artilharia; também não quer que se fale, porque deseja dormir alguma coisa, e apeia-se em todas as estações para beber um trago de genebra ou aguardente, sobre o qual fuma tarimalmente a sua cachimbada. (*Guia* 16-17)

Os outros companheiros de viagem, quando não são maus, são caricatos, e parodiados por Alberto Pimentel: é o caso do padre que não pára de comer e justifica-se dizendo que é preciso “serenar as impaciências do estômago,” e que dorme tanto, para “serenar as impaciências dos olhos,” que não chega a sair na estação pretendida (*Guia* 53). É o caso também do morgado que descalça uma bota no vagão (58).

A todas estas críticas e recomendações, Alberto Pimentel acrescenta ainda a apologia de uma viagem completamente directiva, orientada e até comandada pelo guia, como se infere das ordens “Agora, livro aberto, e comecemos a ver,” (*Guia* 200) ou “Põe a cabeça fora do vagão, e admira a natureza” (216). Nada é deixado ao acaso: o guia chega ao ponto de incluir um “romancinho” para ler no quarto de uma das hospedarias da Póvoa (227).

O viajante precisa de uma certa quantidade de informação, nomeadamente histórica, que lhe permita ter a ilusão de que captou o local, mas não em demasia: “Com este pecúlio de tradições históricas entrarás em Leiria. Nada mais precisas saber. [...] Tu vens para ver, para visitar. A história, com todas as suas minudências fradesças, aborrece ao viajante” (*Guia* 82). Embora Alberto Pimentel aparente defender um ideal de viagem ligeiro, o seu guia acaba por obrigar à ganância de coleccionar informações e, como tal, anula o risco, o imprevisível e o improgramável. A partir do momento em que se tem um guia na mão, não existe aventura, como tão bem ficcionou Forster, no seu *A Room with a View*. Neste, a protagonista, a jovem Lucy, experimenta toda uma revolução mental que a atrai e repele ao mesmo tempo, ao conviver com a família (tão insólita, para ela) dos Emerson: um dos primeiros convites à rebelião contra as convenções sociais que esta família lhe dirige consiste, simplesmente, em recusar o guia de viagem: “And no, you are not, not to look at your Baedeker. Give it to me; I shan’t let you carry it. We will simply drift” (15).

A viagem cria o “touriste,” que Alberto Pimentel distingue do leitor antiquário: a palavra turista, segundo a *História da Vida Privada*, data de 1816, e era definida no século XIX como aquele que “viaja por curiosidade e ociosidade” (Perrot 231). É, assim, natural que n’*A Correspondência de Fradique Mendes*, Fradique se defina como um “touriste” da inteligência, porque, não se considerando um sábio ou um filósofo, restava-lhe ser “um homem que passa, infinitamente curioso e atento” (Queirós 67). Ao turista, Alberto Pimentel recomenda a compra de uma porcelana da Vista Alegre, barrilinhos de ovos moles e mexilhão (*Guia* 151), enquanto ao leitor antiquário aconselha a visita de monumentos (220).

4. Portugal: um país a ver passar o comboio?

Alberto Pimentel constrói uma utopia da viagem ideal. Mas será que na prática a viagem de sonho se pode concretizar? Devemos, aqui, destacar um primeiro paradoxo: por um lado, o guia pressupõe que Portugal merece ser visitado. Por outro, as instituições dirigentes não prezam o património português, pelo que visitá-lo é uma desilusão.

Para Alberto Pimentel a força da tradição é o principal trunfo da viagem em Portugal: em Leiria desafia-se o rosário dos feitos valentes dos reis portugueses (*Guia* 80). Na Batalha, diz: "Tudo isto [a história] deve perpassar diante dos teus olhos; tudo isto quero que vejas; e, absorto nestes mil pensamentos de grandeza e glória, entremos ao templo mais para sonhar que examinar" (89). A visão da História é romântica, ela serve para ser "doirada pela mágica pena" de quem a narra (82).

Ainda na tradição do Romantismo, o segundo trunfo é a natureza, quando afirma que determinado local do Bom Jesus do Monte "É o sítio de feição para sismar saudades" (*Guia* 210). Porém, também ironiza sobre o espírito romântico (como fazia Garrett), ao afirmar que o Palácio de Cristal do Porto faz sentir poeta "duma poesia que não incomoda ninguém, porque não faz versos, o que é bom, e não os publica nas gazetas, o que é melhor" (174).

O terceiro trunfo é o progresso, sob a forma do caminho-de-ferro ou da indústria: "Abençoada a fábrica [referindo-se à fábrica de vidro Stephens, na Marinha grande! Abençoada a máquina! Tiremos o chapéu ao progresso, e passemos" (*Guia* 88). No entanto, a viagem passa por momentos de profunda amargura devido ao estado em que se encontra o património cultural:

É lastimoso o actual estado do Convento de Cristo [...]. Pois este precioso e famoso claustro [o do Silêncio, em Alcobaça] vais achá-lo inçado de plantas parasitas! [...] A cozinha, a melhor de Portugal [...] vê-la-ás transformada em cavaliça! [...] Ó vandalismo de portugueses, mil vezes mais revoltante que o de estrangeiros! [...]

Neste país, faz-se guerra às pedras venerandas! (71-126)

Pimentel refere ainda como, na igreja de Paço de Sousa, a caixa em que haviam estado os ossos de Egas Moniz servia de pia para os porcos beberem (219). Almeida Garret já dizia a respeito do desmazelo em que se encontrava Santarém:

As ruínas do tempo são tristes mas belas, as que as revoluções trazem ficam marcadas com o cunho solene da história. Mas as brutas degradações e as mais brutas reparações da ignorância, os

mesquinhos concertos da arte parasita, esses profanam, tiram todo o prestígio. (184)

Alberto Pimentel inclui um segundo paradoxo: defende a viagem como um acto essencialmente positivo, mas apenas na condição de se viajar como um verdadeiro estrangeiro, e não como o português que almoça fiambre no comboio. O companheiro de viagem de Alberto Pimentel, francês, comenta:

[...] como é triste viajar em Portugal! Decididamente, os senhores portugueses foram criados para a monótona e serena vida do lar! E mal fazem! Com o belo céu que têm, e o famoso país em que nasceram, podiam conhecer todos os regalos da existência. (*Guia* 54)

E o mesmo francês comprova que os portugueses não sabem viajar, que são macambúzios, descrevendo o ambiente no vagão:

Tudo calado, se não fosse a locomotora nasal do sacerdote, e o pulmão da máquina que nos arrasta! [...] Os empregados das estações tétricos como salteadores que fazem uma espera! [...] se fosse em França, iam aqui doze homens, e talvez doze mulheres, rindo, conversando, cantando, e talvez fumando. (54)

As roupas também denunciam a falta de prazer na viagem: “Entraram no vagão umas provincianas de Castro Daire, meninas doentes, ao que parecia, porque, não contentes com o resguardo dos seus desbotados chapelinhos, usavam lenços de seda por baixo dos chapelinhos” (68).

Compara-se um jantar entediante em Sintra com um jantar francês, e, sobretudo, com francesas: “O senhor sabe lá o que é aquele delicioso inferno da *chansonnette*, do *calembourg*, da gargalhada, da *verve*, do *champagne*, e, por último, do *cancan!*” diz o francês que acompanha Pimentel (*Guia* 51). Os únicos franceses criticados são os das invasões, pelo vandalismo sobre o património português. Nestas condições, a própria viagem que o guia acompanha resume-se às “monótonas peripécias duma viagem portuguesa, -exactamente a viagem que tu vens fazendo” (48).

A triste realidade revela-se: as mentalidades não estão à altura da viagem moderna. O modelo de modernidade choca contra o retrato do país atrasado que se vê da janela do comboio: “Quantos grupos, em todo o caminho [pelo Minho], de mulheres a fiar e de crianças que nos acenam com os seus chapéus bragueses” (*Guia* 198). O país vê passar o comboio, mas não apanha o comboio.

No entanto, o comboio é precisamente um dos principais antídotos desse atraso, pelos benefícios que a sua proximidade trouxe: capacidade de atracção de pessoas, captação de mercadorias, crescimento urbano. Maria do Carmo Serén e Gaspar Martins Pereira evidenciaram a importância das

ligações ferroviárias na urbanização do Porto oitocentista. Por um lado, estas tiveram o efeito de acelerar o crescimento interno: nos anos 70 e 80 do século XIX, a zona entre Campanhã e Batalha ganha novas ruas e bairros elegantes, e “[e]m finais do século, a transformação do convento da Ave-Maria na estação ferroviária de S. Bento, onde o primeiro comboio chega a 07.11.1896, vem reforçar a centralidade da Praça Nova” (389). Por outro lado, os caminhos-de-ferro estimulam a urbanização das zonas circundantes ao Porto: “aproximam o Porto dos seus subúrbios e da sua região e intensificam a mobilidade de gentes entre o centro e a periferia, reforçando os fenómenos de atracção e expansão urbana” (394). Por último, o “encurtamento relativo das distâncias entre os lugares,” que Teresa Barata Salgueiro refere (155), alterou o ritmo de vida das pessoas; esta nova concepção de espaço e de tempo contribuiu para a “adopção definitiva do ‘tempo estandardizado,’ exacto, quantificado em minutos, que irá vulgarizar o relógio de algibeira, contra as ilusões do tempo natural e do toque dos sinos das igrejas” (Serén e Pereira 394).

Esta capacidade que o comboio tem de mudar os destinos das povoações atrai a adesão dos contemporâneos de Pimentel mas também os assusta: Fradique Mendes, na sua carta sobre o caminho-de-ferro na Palestina, considera-o útil mas também profanador: “E é penoso que a fumaça do progresso suje um ar que conserva o perfume da passagem dos anjos, e que os seus trilhos de ferro revolvam o solo onde ainda não se apagaram as pegadas divinas” (Queirós 187-88). Para Pimentel o comboio adquire por vezes um estatuto animalesco: ele é o “enorme monstro de ferro,” (Guia 41) é comparado à baleia que transporta Jonas e que “arfa,” (17, 22) que “passa, arrastando a sua negra cauda” (215).

Assim, embora com uma apreciação ambivalente, Alberto Pimentel já tem a noção da mudança que o caminho-de-ferro acarreta. Se calhar por isso, em jeito de conclusão, o autor reconhece-se o mérito de fazer o leitor “substituir uma vez na vida o barrete de dormir pelo *bonnet* de viagem” e de o colocar “de posse do mais salutar apetite, da mais desembaraçada energia, e, para todo o sempre, de uma grande parte do [seu] desconhecido país” (Guia 235-36).

Terminamos assim esta viagem pelo guia, porque não?, da mesma maneira que Alberto Pimentel: com “Um *shake-hand*, e adeus” (236).

Notas

1. Actualizo a grafia em todas as citações de Pimentel.

Obras citadas

- Campos, Álvaro de. "Ode Triunfal." *Livro de Versos*. Org. Teresa Rita Lopes. Lisboa: Editorial Estampa, 1994.
- Forster, E. M. *A Room with a View*. 1908. New York: Dover, 1995.
- Garrett, Almeida. *Viagens na Minha Terra*. 1846. Porto: Porto Editora, 1982.
- Mónica, Maria Filomena. *Fontes Pereira de Melo*. Porto: Afrontamento, 1999.
- Perrot, Michelle. "Da Revolução à Grande Guerra." *História da Vida Privada*. Porto: Afrontamento, 1999.
- Pimentel, Alberto. *Guia do Viajante dos Caminhos-de-ferro do Norte em Portugal*. Porto: Ernesto Chadron, 1876.
- . *As Alegres Canções do Norte*. Lisboa: Dom Quixote, 1989. Edição fac-similada.
- Queirós, Eça de. *A Correspondência de Fradique Mendes*. 1900. Lisboa: Livros do Brasil, s.d.
- Ragon, Michel. *Idéologies et pionniers 1800-1900*. Paris: Casterman, 1992.
- Salgueiro, Teresa Barata. *A Cidade em Portugal*. Porto: Afrontamento, 1992.
- Serén, Maria do Carmo e Gaspar Martins Pereira. "O Porto Oitocentista." *História do Porto*. Org. Luís A. de Oliveira Ramos. Porto: Porto Editora, 1994: 378-521.