

DO VIAJANTE AO TURISTA: VIAGENS E VIAJANTES PORTUGUESES EM ESPANHA EM FINAIS DO SÉCULO XIX

Sara Cerqueira Pascoal

Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto

Portugal

spascoal@iscap.ipp.pt

Resumo

Carlos García-Romeral assinala com lucidez o paradoxo. “*Viajar desde Portugal a España en el siglo XIX parece una empresa fácil. Dos países vecinos con una larga frontera desde el norte gallego, pasando por Tierra de Campos, Extremadura hasta Andalucía. Extensa frontera más frecuentada por contrabandistas, bandidos, partidas guerrilleras de uno o otro país, que por viajeros que se interesasen en recorrer, ver y contar lo que pasaba a uno u otro lado de la frontera hispano-portuguesa. Dos países que parecen vivir de espaldas.*” (GARCIA-ROMERAL, 2001: 9). A proximidade geográfica não implicava, de facto, facilidade na deslocação, dadas as precárias condições dos transportes. Este artigo consagra-se à descoberta dessa era de transição entre o que muitos investigadores designam como “viagem verdadeira” e a era do turismo. Faremos, em primeiro lugar, uma breve explicação da passagem das viagens de exploração para as viagens turísticas, para, num segundo momento nos concentrarmos na figura e perfil do viajante, mormente o viajante português que se desloca a Espanha. Finalizaremos com uma reflexão sobre a importância da evolução dos meios de transporte, sobretudo a partir da segunda metade do séc. XIX, com a introdução e do desenvolvimento da rede ferroviária na Península Ibérica, que operaria uma verdadeira revolução nos modos de viajar, inaugurando a chamada “era do turismo”.

Abstract

Carlos García-Romeral lucidly points out the paradox: “*Viajar desde Portugal a España en el siglo XIX parece una empresa fácil. Dos países vecinos con una larga frontera desde el norte gallego, pasando por Tierra de Campos, Extremadura hasta Andalucía. Extensa frontera más frecuentada por contrabandistas, bandidos, partidas guerrilleras de uno o otro país, que por viajeros que se interesasen en recorrer, ver y contar lo que pasaba a uno u otro lado de la frontera hispano-portuguesa. Dos países que parecen vivir de espaldas.*” (GARCIA-ROMERAL 2001:9). In fact, the geographical proximity did not imply that it was easy to cross the border, given the poor condition of transports. This article is devoted to the discovery of the era of transition from what many researchers call “the real journey” and the era of tourism. We will begin with a brief explanation of the transition from travel explorations to the touristic ones; secondly, we will focus on the traveler’s profile, especially the Portuguese writer who travels to Spain. We will conclude with a reflection upon the importance of the enormous development of the means of transportation, in particular since the second half of the 19th century, with the introduction and development of the railway in the Iberian Peninsula, which would operate a real revolution in modes of travel, ushering in the so-called “era of tourism.”

Palavras- chave: Turismo, viagens, viajantes, Literatura de viagens. Espanha, meios de transporte

Keywords: Tourism, travels, travelers, travel literature, Spain, transports

1.1 Das viagens de exploração ao turismo

Já em 1980, numa obra emblemática, intitulada *Abroad. British Literary traveling between the wars*, Paul Fussler refletia sobre o conceito de viagem, especificando que o termo viagem só seria aplicado com propriedade num momento particular da História, que se situaria entre o final da época das explorações e o início da era do turismo.

Explorando até às últimas consequências estas reflexões, num ensaio publicado em 2000, o historiador chileno Joaquín Fernandois desenvolve a teoria de Fussel, propondo não só esta tripartição histórica do conceito de viagem – “a exploração”, a “viagem verdadeira” e o “turismo” – mas acrescentando que estas três atitudes correspondem a três momentos sucessivos da história da viagem (diacronicamente) e a três atitudes adotadas em relação à viagem (de forma sincrónica). Fernandois define a viagem de exploração como estando:

“(…) vinculada a una sensación de incertidumbre que se acerca mucho a la probabilidad de violencia. Podía tratarse de un desplazamiento repetido, pero estaba sometido a imponderables que lo convertían en una aventura. Los peligros que se afrontaban eran interminables; la probabilidad de muerte, medida según exigencias actuales, era intolerablemente alta. Por cierto, muchos volvían, después de meses o años, y a sí mismos se consideraban viajeros. Además, esos viajes, como en el caso de Marco Polo, producían una narración que se enmarca dentro de la Literatura universal. Sin embargo todos esos desplazamientos están signados por la imprevisibilidad; grandiosa o temible, siempre la despedida tenía un aire funerario; el regreso parecía un anticipo de resurrección.” (FERMANDOIS. 2000: 344).

Em contraponto, encontrar-se-ia o turismo, enquanto forma de deslocação no espaço, cujo início se poderia delimitar, se bem que de forma grosseira, com o surgimento de uma conceção massificadora da viagem:

“En otro extremo del tiempo se encuentra el turismo, que en el mundo moderno nace, por dar un hito, hacia mediados del siglo XIX, y se enseñorea quizás definitivamente en estas últimas tres décadas. Lo que le da su marca a esta nueva era no es solamente su carácter masivo, sino el hecho de que el turismo está cada día más al alcance de todos. Éste es uno de los resultados de los procesos de democratización que, en sí mismos, se deben saludar. Su marca, sin embargo, reside en el enraizamiento en la ‘rebelión de las masas’, en el ‘se’, el man de Heidegger.” (FERMANDOIS, 2000: 344).

A “viagem verdadeira” situar-se-ia, por conseguinte, entre a exploração e o turismo. Ora, se o final da era de exploração poderia coincidir com o fim do Século das Luzes, quando os propósitos histórico-filosóficos de descoberta moviam os viajantes, a atitude turística iniciar-se-ia *grosso modo* em meados do século XIX, mas só se estabeleceria bem mais tarde, já em pleno século XX, com a massificação da viagem permitida pelo avião. A verdadeira viagem coincidiria com um período muito breve da história, que se limitaria ao século XIX.

Como caracterizar então este breve período da era da viagem? Fernandois auxilia-nos nesta tarefa, distinguindo alguns dos aspetos que a definem. A diferença entre o “turista” e o “viajante” radica sobretudo no grau de controlo sobre o que sucede. O turista planifica toda a sua viagem com grande antecipação. Isto implica que a experiência da viagem não o transforma, porque não comporta nenhum risco. A viagem, por seu turno, supõe que o mundo dos transportes e das comunicações já esteja regularizado, com itinerários previsíveis e uma certa segurança pública. Na era da viagem, para além dos roteiros dos viajantes estarem já submetidos a uma certa padronização, com guias bem definidos, a sociedade também se encontrava mais segura. Os viajantes oitocentistas dão-nos conta deste sentimento de maior proteção, confrontando os perigos das viagens anteriores, onde eram muitas vezes alvo dos ataques de salteadores e contrabandistas, com a estabilidade e seguranças públicas do século XIX¹.

A monotonia rotineira da vida burguesa dotou a viagem de uma aura lendária e fascinante. Viajar, para as várias gerações românticas, era abandonar o tédio, livrar-se do *spleen* e do *ennui*, sair do desassossego. Viajar era entregar-se, abandonar-se à experiência, ir ao encontro do outro. A partir do Iluminismo, a viagem passa a fazer parte da formação do jovem aristocrata; após o Romantismo, a experiência do estrangeiro transformar-se-á numa etapa imprescindível do acesso à cultura propriamente dita.²

¹Os assaltos de contrabandistas e salteadores tornaram-se, aliás, num *leitmotiv* romântico que perdurará ao longo de toda a Literatura portuguesa de viagens a Espanha do século XIX, e, mesmo quando os autores-viajantes constatarem que essas personagens já não existem, permanece o *cliché*. “Antigamente era mais arriscado viajar a Espanha do que as viagens do Capitão Cook.” (ANDRADE, 1885: 10).

²Fernandois propõe a *Viagem a Itália* de Goethe, como o modelo paradigmático desta função formativa, cultural da viagem: “La era del viaje suponía un conocimiento sutil de esta realidad, ya que, a grandes rasgos, se dio en un mundo comunicado. Aunque el viaje nos parece hoy día más

Estas teorias entroncam curiosamente nas de um viajante português, Jaime de Magalhães Lima, que, na sequência das suas viagens pelo Norte da Europa e de África, publicaria, em 1880, um livro intitulado *Cidade e Paisagens*, onde concorre, com as suas reflexões, para as intuições de Paul Fussel e de Fernandois³. Magalhães Lima, refletindo sobre os motivos que podem levar alguém a viajar, estabelece uma tipologia da viagem. Existiriam três tipos diferentes: a) a viagem de estudo, dedicada ao conhecimento dos povos, as suas instituições, paisagens, vida moral e económica; b) a viagem das “sensibilidades cansadas” que qualifica de “sport muito em voga”; c) uma via intermédia, que não necessita de tanto tempo como a viagem de primeiro tipo, nem é apenas a curiosidade mais ou menos dileitante. É evidente que esta classificação parece ter muitas relações com a distinção efetuada anteriormente entre o viajante e o turista, procurando-se uma alternativa que coincidiria com a época e o perfil do viajante que aqui consideramos.

1.2 O perfil do viajante português

Partindo deste pressuposto, podemos, desta feita, distinguir de forma mais clara e coesa aquele que será o perfil do viajante oitocentista, nesta “era da viagem”, segundo a definição de Fussel e Fernandois. Nem a viagem, nem os viajantes são unívocos, mas sim polissémicos. Há, porém, determinadas características que podemos distinguir numa espécie de perfil do viajante português da segunda metade de Oitocentos.

A. Eduardo Moura traça-nos, de forma muito rigorosa, o exemplo de viajante que deveria seguir o português. O modelo é claramente o viajante inglês:

“É o inglês o verdadeiro typo do viajante que devemos imitar. O inglês não viaja para figurar, porque seria isso rematada loucura; viaja para se instruir e deleitar; e viajando muito, gasta pouco relativamente. Sem deixar de se servir dos meios de transporte mais seguros e commodos, e de ficar em hotéis de

cercano a la imagen del buque a vapor y del tren, es una posibilidad que no se confina a esos medios. Viaje y resultado, el ‘diario de viaje’, existió hace doscientos años, en el documento de viaje más importante de nuestra civilización, el Viaje a Italia, de Goethe, lo que lo lleva más allá de la civilización industrial. Es precisamente ésta la que acelera el viaje y lo pone a la vez en peligro de extinción.” (FERMANDOIS, 2000: 347).

³ LIMA, 1880.

primeira ordem, vemo-lo discutir verba por verba a conta do hotel, e ajustar os preços dos inculcadores officiosos, dos cicerones e dos moços de fretes, que tanto abundam nas grandes cidades e que só têm em mira explorar o estrangeiro ingenuo (...) limitando a sua bagagem ao absolutamente indispensável (...), umas boas botas, um fato bom na mala, accommodado à estação e, quando muito, outro no corpo, um chapéu de feltro, três ou quatro camisas e ceroulas, alguns collarinhos, pares de meias e lenços, umas escovas e sabonetes, um sobretudo na manta de abafar e os indispensáveis guia de viajante e horário do caminho de ferro constituem a bagagem do viajante (...) Basta que saiba alguma cousa de língua franceza. (...) Tem muitos encantos um bom companheiro de viagem.” (MOURA, 1893: 33-35).

Não podemos deixar aqui de lembrar a personagem fictícia, criada, em 1869, no seio do *Cenáculo*, por Antero de Quental, Eça de Queirós e Jaime Batalha Reis, o célebre Carlos Fradique Mendes⁴. Fradique, apresentado como um homem distinto, poeta, viajante, filósofo nas horas vagas, diletante e voluptuoso, parece incarnar um ideal de dândi aristocrata, rico, cosmopolita, superiormente inteligente, onde convergem traços românticos e decadentistas⁵. Fradique Mendes funciona como uma espécie de símbolo da geração de 70 e nele convergem estas características que A. Eduardo Moura apontava como indispensáveis ao viajante. Carlos Fradique Mendes representaria o protótipo do viajante da segunda metade do século XIX⁶.

⁴ Fradique Mendes apareceria no universo queirosiano como personagem secundária do romance *O Mistério da Estrada de Sintra* (1870), escrito por Eça de Queirós e Ramalho Ortigão. Nos anos 80, Eça retoma esta personagem-dândi, inventando-lhe uma singular biografia (exposta no estudo “Memórias e notas”) e atribuindo-lhe cartas com “temas magnificamente novos” que surgem primeiro na imprensa periódica (a partir de 1888) e só no ano da morte do escritor (1900) aparecem reunidas no volume *A Correspondência de Fradique Mendes*.

⁵ A respeito do dandismo e do decadentismo de Fradique Mendes, consultar LIMA (1990) e PIEDADE (2003).

⁶ Eça conta-nos a admiração e amizade que outros representantes da geração de 70 nutriam por Fradique: “Todos, apesar das dissimilhanças de temperamentos ou das maneiras diferentes de conceber a vida—tinham como eu sentido a sedução d’aquelle homem adoravel. D'elle me escrevia em novembro de 1877 o auctor do *Portugal Contemporaneo*:—«Cá encontrei o teu Fradique, que considero o portuguez mais interessante do seculo XIX. Tem curiosas parecenças com Descartes! É a mesma paixão das viagens, que levava o philosopho a fechar os livros «para estudar o grande livro do Mundo»; a mesma attracção pelo luxo e pelo ruido, que em Descartes se traduzia pelo gosto de frequentar as «côrtes e os exercitos»; o mesmo amor do mysterio, e das subitas desaparições; a

O viajante português possuía, efetivamente, características que se deixam delimitar num conjunto, mais ou menos homogêneo. Em primeiro lugar, entre os que se deslocaram a Espanha, na segunda metade do século XIX, predominou o género masculino. Na verdade, entre as muitas dezenas de títulos que compulsámos para a seleção do nosso universo de estudo, apenas se consegue reportar uma narrativa de viagens ao país vizinho assinada por uma mulher, precisamente a narrativa que analisámos no capítulo anterior, *A Grande Velocidade: notas da gare*, de Guiomar Torrezão.

As antologias clássicas de recolha bibliográfica de viagens a Espanha – *Bibliographie des voyages en Espagne et au Portugal*, de Raymond Fouché-Delbosc, ou a *Bio-bibliografía de viajeros por España y Portugal*, de Carlos García Romeral – praticamente evitam referências a mulheres viajantes, cuja presença, ainda que relativamente menor, existiu na realidade⁷. Basta pensarmos na conhecida obra *Un Hiver à Majorque* de George Sand⁸. É sobretudo a partir de meados do século que se multiplicam as mulheres que escolhem o relato de viagens como género predileto. As nacionalidades das viajantes que descrevem Espanha

mesma vaidade, nunca confessada, mas intensa, do nascimento e da fidalguia; a mesma coragem serena; a mesma singular mistura de instintos romanescos e de razão exacta, de phantasia e de geometria. Com tudo isto falta-lhe na vida um fim sério e supremo, que estas qualidades, em si excellentes concorressem a realizar. E receio que em logar do *Discurso sobre o Methodo* venha só a deixar um *vaudeville*. Ramalho Ortigão, pouco tempo depois, dizia d'elle n'uma carta carinhosa:—«Fradique Mendes é o mais completo, mais acabado producto da civilização em que me tem sido dado embeber os olhos. Ninguem está mais superiormente apetrechado para triumphar na Arte e na Vida. A rosa da sua botoeira é sempre a mais fresca, como a idéa do seu espirito é sempre a mais original. Marcha cinco leguas sem parar, bate ao remo os melhores remadores de Oxford, mette-se sósinho ao deserto a caçar o tigre, arremette com um chicote na mão contra um troço de lanças abyssinias:—e á noite n'uma sala, com a sua casaca do Cook, uma perola negra no esplendor do peitilho, sorri ás mulheres com o encanto e o prestígio com que sorrira á fadiga, ao perigo e á morte. Faz armas como o cavalleiro de Saint-Georges, e possui as noções mais novas e as mais certas sobre Physica, sobre Astronomia, sobre Philologia e sobre Metaphysica. É um ensino, uma lição de alto gosto, vêl-o no seu quarto, na vida íntima de *gentleman* em viagem, entre as suas malas de couro da Russia, as grandes escovas de prata lavrada, as cabaias de sêda, as carabinas de Winchester, preparando-se, escolhendo um perfume, bebendo golos de chá que lhe manda o Grande-Duque Vladimir, e dictando a um creado de calção, mais veneravelmente correcto que um mordomo de Luiz XIV, telegrammas que vão levar noticias suas aos *boudoirs* de Paris e de Londres. E depois de tudo isto fecha a sua porta ao mundo—e lê Sophocles no original». O poeta da *Morte de D. João* e da *Musa em Férias* chamava-lhe «um Sainte-Beuve encadernado em Alcides»” (QUEIRÓS, 1900: 55-57).

⁷ Ver a este respeito LÓPEZ BURGOS, Maria Antonia (1996); ECHEVARRÍA PEREDA, Elena (1996), MORALES PADRÓN, Francisco (2000), MORATÓ, Cristina (2001), FERNANDEZ-MONTESINOS, Alberto Egea (2008).

⁸ SAND, George (1869).

são essencialmente britânicas, francesas e alemãs. Além de assinarem as suas próprias narrativas, as mulheres eram igualmente ávidas consumidoras de relatos de viagem.

Em Portugal, não será talvez despiendo lembrar o caso de uma das escritoras mais influentes da época, Maria Amália Vaz de Carvalho, a primeira mulher a ser eleita para a Academia das Ciências de Lisboa, que nos deixa o delicioso livro *Pelo Mundo Fora*⁹, obra de crítica literária, mas travestida de percurso viajante pela Literatura de vários países, onde, sob pretexto de uma viagem a Paris, ficcionaliza as sensações que experimentou, as impressões colhidas com as memórias livrescas e outras “mais reais”. Essa é a função, segundo a autora, dos livros de viagem:

“É, de resto, o unico merito que hoje podem ter as notas de viagem, o temperamento pessoal do artista que *viu*, através das impressões que a sua visão lhe deu. Mais nada. Tudo está dito, e não ha quem acorde uma emoção nova, na alma do leitor *blasé* pelo conhecimento da obra dos grandes artistas que viajaram. O proprio Bourget, que é um mestre, cujo unico defeito é ter vindo um pouco tarde, depois de muitos outros, está reduzido a chamar *Sensações de Italia* ao seu livro encantador de viagem na terra classica da Arte. As sensações que a Italia lhe deu a elle, eis unicamente o que o delicado escriptor se atreve a contar, certo de que toda a essencia de poesia que d'esse maravilhoso e fecundo solo se pode extrahir, outros a extrahiram antes d'elle por lá ter passado.” (CARVALHO, 1898:22).

⁹ “Não ha de certo ninguem, por pouco imaginativo e pouco phantasista que seja, que não tenha architectado um complicadissimo e alegre sonho dando-lhe por base o *prazer das viagens*. Aos homens é o interesse de visitar cousas novas, de experimentar sensações mais vivas, que os attrahe e chama; ás mulheres é o amor do desconhecido que lhes irrita a insaciavel curiosidade (...) Eu cedi tambem á estranha, á irresistivel suggestão. Fui-me por esse mundo fóra em busca do pomo d'ouro, que tantas vezes se parece com aquelle fructo colhido em terras da Palestina—mimo e velludo por fóra, cinzas escuras no interior. Era bem natural que, para mim tão profundamente modelada pelo espirito da França, o primeiro objectivo fosse a terra onde a civilisação franco-latina se resume em synthese deslumbradora. Chamava-me Paris. E Paris não era, já se vê, a cidade luxuosa e alegre do *boulevard*, a cidade da permanente festa, do prazer que se elabora de todos os requintes de uma decadencia, da phrenetica aspiração ao gozo material da vida.” (CARVALHO, 1898: 23)

A verdade é que o caso de Guiomar Torrezão ou de Maria Amália Vaz de Carvalho são as exceções que confirmam a regra: a maioria dos escritores portugueses da segunda metade de Oitocentos que relataram as suas viagens a Espanha são homens.

São igualmente, numa grande percentagem, homens cujas idades oscilam entre os trinta e os quarenta anos de idade. São, por conseguinte, homens em plena atividade profissional e intelectual, muitos deles desempenhando funções políticas, literárias ou diplomáticas. A verdade é que estes viajantes não são demasiado jovens, como acontecia no século anterior com os aristocratas ingleses que iniciavam o *Grand Tour*.

Contavam com um alto nível de escolaridade, sendo muitas vezes formados em Direito pela Universidade de Coimbra. Outra formação muito comum são os estudos militares. Havia também formações humanísticas, mas também autodidatas, como Oliveira Martins ou Guiomar Torrezão.

Por um lado, a redação destes relatos pressupunha não só a realização do percurso, como igualmente a anotação em cadernos de viagem que serviam de base para posteriormente realizar a edição do relato de viagem¹⁰. Por outro lado, o escritor-viajante deveria simultaneamente conhecer e ter frequentado outros relatos de viagem que serviriam como guias, permitindo saber o que já se havia escrito, quais os lugares mais visitados, quais os temas que se poderiam desenvolver. A escrita desta Literatura de viagens estava acoplada, como já mencionámos, a um mercado de consumo que procurava este género avidamente. Em acréscimo, a descrição de determinados espaços supunha também que a pessoa que a realizava deveria possuir pontos de comparação, o que implicava que o autor-viajante seria portador de uma ampla e profunda cultura geral e literária. Aliás, se tivermos em conta as teses de Robert Le Huenen sobre a entrada na Literatura da narrativa de viagens, compreendemos que, a partir do Romantismo, a narrativa torna-se justificação da viagem e já não o seu resultado, ou uma das suas

¹⁰ “El tipo de viajero que se adentra en la Península es el de un erudito, un estudioso que pretende conocer las costumbres, las manifestaciones artísticas, la historia, y que centra su atención en las ciudades. Las bellas artes eran temas de interés en los juicios culturalistas de progreso tan propios de la sociedad europea y algunas de las ciudades sorprenden por la riqueza de su patrimonio, en especial el pictórico, pues no en vano los monarcas españoles habían atesorado una de las colecciones de cuadros más notables de Europa.”(BRANDÍS, 2010: 314).

possíveis sequelas, daí que os seus principais autores sejam, de forma quase exclusiva, os homens de letras:

“L'avènement du Romantisme va radicalement modifier cet état de fait. Désormais le récit devient la condition première du voyage au lieu d'en être la résultante ou l'une de ses possibles conséquences. Dans la préface à la première édition de *l'Itinéraire de Paris à Jérusalem*, Chateaubriand révèle qu'il avait entrepris son voyage à la recherche d'images pour *Les Martyrs*. C'est la littérature dès lors qui fixera au voyage son objet et sa finalité, en même temps que la figure du voyageur se confondra de plus en plus avec celle de l'écrivain. Il faut noter en effet que l'économie actantielle du multi-système constitué par les diverses productions liées à l'écriture, va subir un changement d'importance. L'écrivain s'arrangera pour occuper, et cela de manière quasi exclusive, le poste de producteur que se partageaient jusqu'alors navigateurs, géographes, missionnaires, marchands, ambassadeurs, militaires et commis de l'état, qui avaient tous en commun d'appartenir à des champs d'activités autres que celui de la littérature. Au long du XIXe siècle il n'est guère en France d'écrivains qui n'aient consacré une partie de leur œuvre à leurs souvenirs de voyages, à une époque en particulier où la mode romantique conférait aux voyages en Orient, en Italie ou en Espagne une actualité renouvelée.” (LE HUENEN, 1987 : 51).

Sendo essencialmente homens de letras, desempenhavam, no entanto, profissões cuja análise também demonstra diversos denominadores comuns, sendo a mais relevante a forte tendência para a pluriatividade. Os viajantes da segunda metade de Oitocentos eram homens multifacetados que, a par das suas profissões ligadas ao ensino, ao comércio, ou à administração e gestão, também são jornalistas e políticos. Aqueles que possuíam o curso de Direito, exerceram todos, pelo menos durante algum período da sua vida, a carreira de advogado. Porém, essa carreira seria relegada para segundo plano, e enveredariam por uma carreira política, quer a nível autárquico, quer a nível parlamentar, quer a nível diplomático.

A intensa intervenção política destes homens plasmar-se-ia na colaboração e até direção de inúmeros jornais. O jornalismo é, de facto, uma das atividades mais prolíficas dos intelectuais de Oitocentos e, todos os autores, sem exceção colaboraram com

periódicos emblemáticos, tais como a *Revista Peninsular*, a *Ilustração Luzo-Brasileira*, o *Arquivo Pittoresco*, o *Correio da Europa*, o *Arquivo Universal* e ainda o *Diário de Notícias*, o *Jornal do Comércio*, o *Comércio do Porto* ou a *Revolução de Setembro*. Guiomar Torrezão é uma verdadeira “operária das letras”, tal como a designa Alice Samara (2007), tendo não só escrito em diversos periódicos, como o *Diário Ilustrado*, mas tendo fundado, em 1871, o *Almanach das Senhoras*.

Ora, se há traço comum inegável entre estes autores é o facto de pertencerem a uma elite que possui disponibilidade de tempo e condições económicas estáveis. Estes autores são originários quer de uma aristocracia rural, como é o caso de Teixeira de Vasconcelos, quer de uma burguesia urbana, enriquecida pelo comércio, ou da administração pública. Em suma, e como nos relata Gérard Fontaines o perfil dominante do viajante do século XIX é o de “amateur éclairé”¹¹. Para a aristocracia, a escrita de viagem era considerada

“ (...) une activité *savante*; sa maîtrise témoigne de la volonté d’acquérir ce capital symbolique que représente une culture lettrée: stratégie distinctive qui apparaît comme réponse défensive à une certaine perte de pouvoir social, voire économique subie par l’aristocratie locale. Quant aux voyageurs d’origine plus modeste, ils sont issus d’un milieu bénéficiant d’un minimum d’aisance : petite bourgeoisie artisanale, ouvrier qualifié ou paysan petit propriétaire.” (FONTAINES, 2003 : 30)

Ora, esta verdadeira voga da viagem junto de uma plêiade de escritores portugueses era um fenómeno relativamente recente. Em 1857, na sua *Physiologia do viajante*¹², Júlio César Machado, um dos viajantes a Espanha que, por motivos metodológicos ficou fora do nosso *corpus*, ironizava:

“O portuguez não é viajante. Limita-se a viajar até Cintra de sege, até Belem no omnibus, até Cacilhas no vapor! mas se acaso viajou logo o conhecereis, e logo vol-o dirá: tem certo ar de quem tem a consciencia de haver

¹¹ FONTAINES, 2003.

¹² MACHADO, 1857.

feito sensação nas terras por onde passou, e não poupa ocasião de exclaimar no tom proprio de um homem que viu coisas grandes - "quando eu estava em Paris..." (MACHADO, 1857).

Apenas uns anos mais tarde, em 1874, escrevia no mesmo jornal, o *Diário de Notícias*: "(...) os literatos portugueses ainda há poucos anos nunca viajavam. Achava-se de alguma vez um ou outro, por casos políticos, na França, ou na Inglaterra, emigrado. Mas emigrar é uma coisa, viajar é outra."¹³

A verdade é que, em pouco tempo, floresceu o gosto pela viagem entre os literatos, de tal modo que outro viajante da época – Ricardo Guimarães, visconde de Benalcafor¹⁴ - exclamaria, no mesmo periódico, uma década mais tarde que, após as *Viagens na Minha Terra* de Almeida Garret, se teria abusado “furiosamente das viagens, por terras estranhas” e confessava:

“Muitos de nós que escrevemos para o público, dávamos uma fugida, de sessenta ou noventa dias, embarcávamos num vapor do Havre, íamos de passeio pelos boulevards de Paris e de Bruxelas, ou a flunar em Londres por Hyde Park ou pela arcada de Regent Street, e de lá mesmo, ou logo e volta zás, disparávamos aos nossos compatriotas um livro refulgente de impressões, como quem despeja à queima roupa um bacamarte de boca de sino carregado de zagalotes. Dir-se-ia que ninguém viajava senão os homens de letras: que o resto do país estava encurralado nos seus lares como os chinas empilhados nos seus juncos em Cantão. Havia como que duas castas em presença: a dos viajantes, que eram os poucos, os raros; a dos estacionários, que era a multidão.”(GUIMARÃES, 1886).

Também um outro aficionado das viagens – Ramalho Ortigão – observaria no seu livro de viagens *Em Paris*: "(...) dos indivíduos que não viajam por modo de vida, raro é o que não viajeira por moda ou luxo. O sujeito que viaja por gosto é um fenómeno."¹⁵

¹³ MACHADO, 1874.

¹⁴ Autor, de uma narrativa de viagens ao Egipto. Ver GUIMARÃES, 1876.

¹⁵ ORTIGÃO, 1942.

Ora, paradoxalmente, o gosto parece ser o principal motivo das viagens, quer do próprio Ramalho, quer dos outros letrados de que fala o visconde de Benalcafor. Em Portugal, durante a segunda metade de Oitocentos, a ânsia da viagem torna-se de tal maneira imperiosa, que parece assemelhar-se a uma epidemia. “Vem um belo dia – contamos Ramalho Ortigão – em que esta visão, esta febre, exacta doença, pode mais que nós. A vida habitual pesa em nosso espírito como o trambolho no pé da galinha, dilatam-se os pulmões, tresdobra-nos a vida, falta-nos o ar em nossas casas, falta-nos a água em nossas fontes, falta-nos o espaço em nossas ruas. A cidade é pequena e o passeio é pouco. Quer-se a viagem, a liberdade, a largueza da terra, a vastidão do mar e a amplidão do céu – o mundo! Não há outro remédio nestes casos senão fazer o que eu fiz: arranjar a mala e partir.”¹⁶

Esta ânsia, esta “doença” da viagem não é exclusiva aos homens e também Guiomar Torrezão nos dá conta do prazer que a invade quando viaja:

“Meu Deus! Como é bom viajar, sentir ampliar-se existência e duplicar-se o pensamento, ao desdobrarem-se diante dos nossos olhos novas perspectivas, novos horizontes, novos usos e costumes.” (TORREZÃO, 1898: 10).

Esta plêiade de letrados, que sente este apelo da viagem, parece responder a uma inquietude própria da época, que remete para um cenário iniciático, que se organiza em torno de dois grandes tropos: o libertário e o sistemático¹⁷. Se o tropismo libertário se orienta para a aventura, o apelo de um espaço desconhecido, longínquo, o tropismo

¹⁶ ORTIGÃO, 1943.

¹⁷ Veja-se o que diz Magalhães Lima a este propósito. “Leitor amigo, se queres possuir a chave da vida, se queres ter o segredo da existencia, aprende a viajar. A viagem tem, como todas as cousas d'este mundo, a sua pequena philosophia e as suas theorias, mais ou menos complicadas, e os seus progressos mais ou menos notaveis. Viajar não é uma variedade de sensações apenas; mas ainda mais, e principalmente uma fonte inexgotavel de boa e salutar experiencia, um manancial perenne de vividos enthusiasmos por tudo quanto é bello, novo e original, e uma origem fecunda de analyse, de observação e de critica, que de ordinario raro é de encontrar-se no paiz onde nascemos, ou na cidade onde residimos (...) Se te impressiona o ruido das palavras, a viveza do olhar, a facilidade dos affectos, a modestia do trajar, a generosidade do coração, o esplendor do *ménage*—parte para a Hespanha.” (LIMA, 1877: 8-9).

sistemático coincide com uma fase de acomodação que passa pela assimilação do Outro e a mudança das suas próprias estruturas mentais¹⁸. A. Eduardo Moura vai mais longe e defende que só a viagem completa perfeição do génio e da originalidade:

“Bizet não escreveria a Carmen, se não viajasse na Andaluzia e ahi estudasse os costumes hespanhoes. Como poderia Camões compor a sua epopeia imortal, sem as suas viagens marítimas, sem as suas observações nas regiões da terra que percorreu? E quem ignora que Cervantes, Byron, Victor Hugo e tantos outros devem, em grande parte, às viagens as suas melhores obras?” (MOURA. 1893: 22).

Para Luciano Cordeiro, este ímpeto da viagem reside nos portugueses desde longa data e foi responsável pela epopeia dos Descobrimentos e é traço distintivo da nacionalidade portuguesa: “(...) partia-se rapaz e chegava-se, quando se chegava, velho. Nascia e embranquecia a barba na viagem. Mas vivia-se muito porque se via muito.”¹⁹. Aliás, para o fundador da Sociedade de Geografia de Lisboa viajar é viver: “(...) estas duas syllabas – partir – encerram toda a immensidade que se esconde nas duas da palavra – viver. A vida é a conjugação eterna desta forma verbal.”²⁰

Não obstante, Luciano Cordeiro não deixa de chamar à atenção para um fenómeno que também explica este aumento exponencial das viagens na época candente. Efetivamente, por um lado, uma parte significativa das narrativas de viagens que

¹⁸ Júlio César Machado caracteriza desta forma o desejo de viajar e o perpétuo paradoxo em que oscila este tropos libertário e sistemático, que impele a viajar “Singular e perpetua contradição do espirito! Quando se atravessam os encargos e incommodos de viagem, pensa uma pessoa n'uma casinha socegada com um quintal, algum livro para se entreter, o sol á janella, e a porta fechada. Depois, quando se chega a estar em casa, com esse descanso, nessa serenidade d'alma e de corpo, volta o sonho e mostra-nos os paizes que nunca vimos, os navios vagando no alto mar, os caixotins que passam por ser a mala-posta de Hespanha, os caminhos de ferro levando-nos com grande estrepito, rapidos como o vento e fortes como o mar, as extensas caravanas atravessando o deserto, os logares imprevistos, e, em cada noite, a jornada interrompida, que ha de novamente principiar no dia seguinte. Já me tem lembrado se serão as promessas da vida futura ou as reminiscencias indecisas das primeiras existencias, que, assim formuladas por estas apprehensões vagas, nos tornem inquietos impellido-nos a viajar!” (MACHADO, 1865:19-20).

¹⁹ CORDEIRO, 1874:2.

²⁰ CORDEIRO, 1874: 9.

rastreámos teria sido patrocinada pelas companhias ferroviárias, com intuítos nitidamente propagandísticos²¹, por outro, algumas delas foram efetuadas por representantes do governo português em diversas comemorações, como por exemplo o Centenário de Calderón de la Barca. Estão no primeiro caso as viagens a Espanha de Pinheiro Chagas, ou de Costa Godolphim e, no segundo, as de Ramalho Ortigão, ou de Sanches Frias²².

Luciano Cordeiro critica precisamente esse fenómeno, alertando para o facto de ele próprio viajar sem subvenção:

“(…) o audacioso empreendimento d’uma viagem a Paris por intermedio do Sr. Juhel ou Gross, ou a Madrid em epoca de comboios a preço reduzidos, são geralmente as maiores extravagancias que se permite a um portuguez sisudo em matéria de viagens, sem comissão e três libras por dia do Governo” (CORDEIRO, 1974: 1)

Também n’*As Farpas* de Ramalho Ortigão, com todo o seu pendor moralista e medularmente pedagógico, encontramos uma sátira às referidas viagens de propaganda ibérica, promovidas pelos caminhos de ferro:

“Entre Lisboa e Madrid trocaram-se as viagens de dois comboios de recreio, ida e volta, preços reduzidos. Os viajantes de Espanha foram recebidos na estação de Lisboa pelo comandante da divisão militar e pelo comissário da polícia, os quais julgaram oportuno em bem da independência nacional verificar

²¹ “Mas o intercâmbio excursionista teve o seu pontapé de saída em 1871, quando as relações ibéricas viviam um momento de maior tranquilidade. Amadeu de Sabóia, irmão da rainha Maria Pia, tinha sido nomeado rei de Espanha, país que colocara o progressista Angel Fernandez de los Rios como seu ministro em Lisboa. Criaram-se então os primeiros comboios de recreio que, a preço reduzido e a grande velocidade (a viagem durava trinta horas), ligavam as duas capitais. A empresa dos caminhos de ferro de Leste e Norte convidou largas dezenas de intelectuais e jornalistas de cada um dos países e a viagem inaugural teve lugar na primeira quinzena de Maio, chegando a Portugal 667 turistas espanhóis que, apesar de algumas piadas e ironias remissivas à omnipresente polémica ibérica, foram alvo de uma acolhedora recepção por parte de populares, da imprensa e das autoridades, durante os cinco dias que durou a visita. Por seu turno, 330 portugueses integraram a excursão a Madrid, realizada entre os dias 13 e 21 do mesmo mês, sendo a delegação de jornalistas recebida principescamente pelas diferentes sensibilidades políticas espanholas, entre banquetes e visitas culturais, brindes e discursos, que celebravam uma nova era de relações de amizade e solidariedade entre os dois povos” (MEIRELES, 1995: 423) .

²² GOODOLPHIM, (1871), FRIAS, (1886), ORTIGÃO, (1949).

pelo aspecto dos adventícios se o intuito deles era efectivamente ver Lisboa. (...) Pouco depois da chegada a Lisboa do comboio de Madrid, atravessava a fronteira o comboio português. Os viajantes espanhóis tinham já a esse tempo espalhado por cartas no vizinho reino as suas impressões do Chiado, do Terreiro do Paço e do Passeio Público. Sabia-se já o que era a nossa alegria, a nossa jovialidade, a nossa *verve*. Assim se explica como logo em Ciudad Real, à chegada dos nossos compatriotas se esconderam todos os pandeiros e todas as castanholas. Uma força de carabineiros esperava na plataforma os viajantes, recebendo-os entre dois renques de brandões de cera.” (QUEIRÓS, ORTIGÃO, 2004: 38-40).

De facto, e depois do êxito da primeira viagem de recreio entre Lisboa e Madrid, que como vimos teria lugar entre 13 e 21 de Maio de 1871, muitas outras se seguiriam. Logo depois, outro comboio, com partida de Ciudad Real, levaria 641 passageiros a Lisboa, sendo também relevante o número de veraneantes espanhóis que a capital portuguesa receberia entre os meses de Julho, Agosto e Setembro nas estâncias de Cascais e Caldas da Rainha. Em Outubro de 1871, outra visita de comboio a Madrid seria organizada, em resposta a um convite oficial feito pelo governo de Madrid, solicitando pela primeira vez a presença portuguesa na Exposição de Belas Artes. A viagem, cujo personagem principal é Pinheiro Chagas, permitiria também a muitos pintores e escultores portugueses um primeiro contacto com a capital espanhola.

Com efeito, a verdadeira revolução que se iria operar nos transportes permitiria este incremento exponencial a que assistiremos da viagem e do seu relato, durante a segunda metade de Oitocentos, na Península Ibérica.

1.3 A evolução dos meios de transporte o incremento da viagem

García-Romeral assinala com lucidez o paradoxo. “Viajar desde Portugal a España en el siglo XIX parece una empresa fácil. Dos países vecinos con una larga frontera desde el norte gallego, pasando por Tierra de Campos, Extremadura hasta Andalucía. Extensa frontera más frecuentada por contrabandistas, bandidos, partidas guerrilleras de uno o otro país, que por viajeros que se interesasen en recorrer, ver y contar lo que pasaba a uno

u otro lado de la frontera hispano-portuguesa. Dos países que parecen vivir de espaldas.” (GARCIA-ROMERAL, 2001: 9). A proximidade geográfica não implicava, de facto, facilidade na deslocação, dadas as precárias condições dos transportes.

A Península Ibérica entrou no século XIX dotada de uma estrutura de transportes e de meios de comunicação em estado de profundo atraso. De acordo com Joel Serrão, “(...) parece legítimo remontar-se até épocas muito recuadas na perscrutação da estrutura tradicional dos transportes em Portugal, a qual só a partir de meados do século passado [século XIX] seria gradualmente substituída.”²³ Também em Espanha, e apesar dos esforços da Ilustração, fracassariam as políticas para desenvolver as infraestruturas viárias e melhorar o estado dos caminhos e hospedarias. Como afirma Jesusa Veja:

“El medio más adecuado para viajar por España era la mula, y el tipo de vía generalizada por todo el territorio era el camino de herradura. A esta limitación e incomodidad se sumaba la escasez de puentes, que obligaba a grandes rodeos ante obstáculos insalvables y solo permitía viajes estacionales: las nevadas durante el invierno y las lluvias torrenciales en primavera y otoño hacían que muchos pueblos y ciudades, incluida Madrid, quedaran aislados durante periodos más o menos largos. La falta de una infraestructura viaria en condiciones iba acompañada de la escasez de puestos de postas, de pocos, ruinosos y mal atendidos mesones, fondas y hospedajes, y de una inseguridad que hacía que el viajero siempre estuviera expuesto a ser asaltado por bandidos.” (VEGA, 2004: 95).

É também consensual para a maioria dos autores que foi a introdução do transporte ferroviário que permitiu o incremento exponencial da mobilidade, quer de mercadorias, quer de pessoas²⁴. De facto, “antes do advento dos caminhos de ferro e da abertura de estradas (...) os eixos fundamentais dos transportes portugueses eram

²³ SERRÃO, 1999-2000: 192-206.

²⁴ “El ferrocarril ha sido esencial en la organización del territorio y en la reestructuración de las redes de ciudades, dando protagonismo a las que se convirtieron en nodos del sistema ferroviario. Las ciudades que quedaron al margen del trazado de la red tuvieron dificultades para competir con las otras en el desarrollo económico”. (CAPEL, 2007: 1). Ver também LÓPEZ YEPES, José (2006).

constituídos pela cabotagem na orla marítima e pela navegação fluvial”²⁵. Era aliás a opinião partilhada entre viajantes e escritores estrangeiros iluministas que uma das explicações para o atraso económico dos países ibéricos, mormente do seu débil comércio interno e do fraco desenvolvimento do país, sobretudo do interior, eram as péssimas condições de transportes e comunicações²⁶.

Um relato de viagem de um autor não incluído no nosso *corpus* que percorreu a Espanha em 1821, regressando do exílio em França – Freire de Carvalho – demonstra claramente as dificuldades sentidas por um viajante ao atravessar a Espanha, na primeira metade de Oitocentos. José Liberato Freire de Carvalho (1772-1855) monge agostinho, feito prisioneiro durante as invasões francesas, realiza a viagem entre Irún e a fronteira portuguesa, junto a Badajoz, em duas etapas distintas. A primeira - entre Irún e Madrid – é efetuada de diligência, numa das numerosas companhias que se dedicaram a esta prestação de serviços, com paragens e horários fixos²⁷. Para a segunda etapa – entre Madrid e

²⁵SERRÃO, 1962: 269.

²⁶ Hugo da Silva Pereira relembra que “(...) autores como Domingos Vandelli (*Memórias Económicas da Academia das Ciências de Lisboa*), José Inácio da Costa (*Memória agrónómica relativa ao concelho de Chaves*), Balbi (*Essai Statistique sur le Royaume du Portugal et d’Algarve*) Heinrich Friedrich Link (*Notas de uma Viagem a Portugal através de França e Espanha.*), D. Luís da Cunha (*Testamento Político*), Manuel Fernandes Tomás (*Relatório acerca do Estado Público de Portugal*) ou Castilho (*Revista Universal Lisbonense*), evidenciavam a fraca qualidade dos meios de transporte de Portugal e defendiam a realização de investimentos para os melhorar (abertura de estradas, encaçamento de rios, desobstrução das barras dos rios, construção de faróis), como forma de desenvolver o País. Nas décadas de 1830 e 1840, ainda se responsabilizava a falta de estradas e canais pelo fraco desenvolvimento da economia, o que demonstra que pouco se tinha feito até esta data” (PEREIRA, 2008: 33). Para Espanha, os autores iluministas que percorreram o país são unânimes em declarar que o atraso económico em muito se deve às debilidades dos meios de comunicação. Basta lembrar apenas como exemplo, Jean François Bourgoing, Alexandre Laborde ou Joseph Townsend, Étienne de Silhouette, Henry Swinburne, Jean-François Peyron.

²⁷ “La primera diligencia entró en funcionamiento en 1819, y en 1850 eran ocho empresas las que prestaban el servicio. Fue una auténtica revolución. Según fue ampliando su radio de acción fueron haciéndose más frecuentes y rápidas —con el tiempo apareció el transporte acelerado— y, algo fundamental, se fueron estableciendo los horarios y tarifas. Se desarrollaron también las líneas de cercanías en torno a Madrid, que tuvieron mucho éxito. (...) Viajar en diligencia era caro, aunque había distintos tipos de billete (hasta cinco categorías), si bien los precios fueron bajando en general a medida que se implantaba el ferrocarril.” (VEGA: 2004: 116); “Las empresas mixtas de viajeros y mercancías comenzaron a adquirir un cierto grado de especialización, singularmente a partir de 1818 (...). Esta profesionalización progresiva de las empresas obligó a introducir mejoras sustanciales en las posadas, que fueron adaptando su oferta de servicios a partir de la mayor regularidad de los transportes. La creciente competencia desplegada por los distintos medios de transporte obligó a la

Badajoz -, Freire de Carvalho teve de recorrer ao aluguer de uma carruagem, arranjar uma escolta e um companheiro para partilhar despesas, uma vez que esse trajeto não tinha transportes regulares²⁸. Quando tal acontecia, e não eram raras as vezes, os viajantes tinham mesmo de alugar um veículo para seu uso privado e, à exceção das mulas, que percorriam qualquer trajeto, as opções seriam normalmente as “galeras”, uma carroça grande de quatro rodas, coberta com um toldo e puxada por cavalos, os típicos *coches de colleras*, carroça puxada por dois cavalos ou mula unidas por um jugo, a *collera*, ou as *calesas* ou *calesins*, as caleches, carruagens com quatro rodas puxadas por cavalos²⁹.

Efetivamente, até meados do século XIX, e até à introdução do caminho de ferro, as viagens pela Espanha eram efetuadas em diligência, para as cidades que possuíam ligações regulares entre si, ou nas referidas “galeras”, quando a rede viária não permitia, e nos caminhos secundários, onde não circulavam diligências. E, mesmo depois do aparecimento do comboio, a diligência continuará a desempenhar um papel fundamental nas deslocações entre trajetos não servidos pela linha ferroviária (VEGA, 2004).

Anselmo de Andrade descrevia desta forma uma viagem em diligência, comparando-a aos confortos das novas viagens em comboio:

“Enquanto os logares faziam lembrar os feitos trabalhosos dos fundadores da nacionalidade hespanhola, chegava o comboio ao fim da linha, e o conductor fazia resoar o nome de Brañuelas por aquellos sítios ermos. Não há

oferta pública a introducir mejoras en su organización: el sistema de postas estatales vio disminuir la distancia entre los relevos, y los precios del transporte en silla de posta tendieron a caer en el siglo XIX.” (VIDAL OLIVARES, 1986: 194).

²⁸ “Para sahir de Madrid achava duas dificultades; uma era o receio dos ladrões, e ainda não ter podido encontrar um bom companheiro de viagem, não só para me tornar menos pesadas as despesas, porém para me servir de guia e companhia em tão longa viagem, porque naquella época não havia diligencias para Badajoz. Aconselhou-me o meu amigo Castro Pereira, que para diminuir o primeiro inconveniente fosse fallar com o general Murillo, governador militar de Madrid, e pedir-lhe que me dêsse uma escolta de cavallaria para me proteger. (...) Que me poderia porém dar uma escolta de infanteria de 6 ou 8 homens, que sempre era um meio para conter os salteadores. (...) Faltava-me agora um companheiro de viagem que não só podesse tomar quinhão nas despesas, mas fosse homem capaz. Este tambem appareceu, e foi um juiz que ia nomeado para a Audiencia de Caceres. Feitas as minhas despedidas, e tomando conhecimento com o meu companheiro de viagem, que era um excellente homem, determinámos o nosso dia de partida, alugando um desses coches hespanhoes, puchados por cinco mulas, e que não obstante todo este aparato são tão vã.” (CARVALHO; 1855: 233-234).

²⁹ “Además de los viajes a pie y a caballo, había tres tipos de carruajes susceptibles de transportar viajeros: las sillas-correo o de postas, las galeras y las diligencias.” (LÓPEZ YEPES, 2006).

muito tempo ainda, o caminho de ferro acabava ahí. Brañuelas era o deus. Termo da viação acelerada. Depois entrava-se na diligencia. Não se pode dar facilmente uma ideia do que isso era. Precisa-se senti-lo, e ser uma vez ao menos arrastado a todo o galope por montes e valles durante um dia e uma noite. Aquillo não se parecia nada com as nossas diligencias, nem com a locomoção usada em parte alguma do mundo.(...) Se Dante tivesse estado alguma vez na Hespanha, teria feito correr os condemnados, pelo seu Inferno fora, em diligencias hespanholas. A carroagem enorme, pezada, com divisões interiores, coupés e varandas em cima, era levada por doze ou quatorze mulas, que galopavam sempre, parecendo que iam desenfreadas. Com o barulho dos rodados e do tropel do esquadrão, ouviam-se sempre os gritos do maioral e dos zagalos, que se apeiavam para algumas vezes levarem à pedrara as parelhas, as quaes pareciam então fugir sem governo, ameaçando despedaçar a todos os momentos a infernal machina. As diligencias hespanholas, ao contrario das caravanas descriptas por Fenimore Cooper, que caminhavam sempre silenciosamente por entre as hordas dos Peles Vermelhas, fazem um barulho, que não deixaria ás vezes ouvir uma trovoada. De Brañelas a Lugo são quarenta legoas, mas a diligencia não gastava mais do que umas vinte horas, apesar d’uma demora grande em Villafranca, e do tempo que se perdia nas vinte mudas, que se fazem de duas em duas legoas para substituir as parelhas cansadas.” (ANDRADE, 1885: 115-116).

Não será também despidiendo lembrar que muitas das viagens que constituem o nosso universo de estudo se destinavam a experimentar, em primeira mão, as novidades técnicas introduzidas na Península Ibérica. Carlos José Caldeira descreve-nos as sensações experimentadas aquando da sua primeira viagem de comboio, naquela que seria a primeira ligação ferroviária da Península, a linha Barcelona-Mataró, inaugurada em 1848:

“Foi o primeiro ferro-carril em que andei, experimentando as deliciosas impressões d’este modo de viajar, e observando em tão pequeno espaço quasi todas as obras d’arte que fazem parte destas construções, como pontes, viaductos e até um túnel de 500 pés de extensão, no qual por alguns momentos

se perde totalmente a luz do dia. Hoje ao longo do caminho correm os fios do telegrafo eléctrico.” (CALDEIRA, 1855: 305).

Também Silveira da Mota, já em 1886, quando tem de se deslocar em diligência entre Pontevedra e Villagarcia, por ausência de ligação ferroviária, exclama:

“A carriola a que subi, feia e suja além do que pode aceitar-se como verosímil, mantém fielmente as formas exóticas dos primitivos vehiculos suevos, mas caminha com a pasmosa velocidade das diligencias hespanholas, e incommoda com menos solavancos do que os antigos carros do Alentejo. Resignei-me depressa. O mal é frequentes vezes uma illusão, só custa a supportar quando se teme.” (MOTA; 1889: 46).

Igualmente no final do século, Oliveira Martins percorre a distância entre Zamora e Toro em diligência, também ele descrevendo uma viagem dura e desconfortável:

“De tarde saí de Zamora com saudades, e ao cabo de duas horas estava aos pés de Toro. Digo aos pés, porque ella, velha cidade, fica lá em cima, em um monte quasi abrupto, que as mulas da diligencia vão trepando, com um barulho infernal de guizos e gritos de arrieiros.” (MARTINS, 1895: 197).

Os relatos dos viajantes portugueses a Espanha têm, com efeito, a vantagem de nos proporcionarem uma visão diacrónica da evolução e da progressiva introdução dos transportes na Península Ibérica, na segunda metade de Oitocentos³⁰. Esta evolução, em Portugal, será, como se sabe, muito lenta e, não obstante os esforços de Costa Cabral, na década de 40, só na segunda metade do século XIX, com a Regeneração, circulariam em Portugal os primeiros comboios. Os investigadores reconhecem unanimemente a relevância da figura de Fontes Pereira de Melo nesta revolução dos transportes, mormente na construção das linhas de caminho de ferro:

³⁰ Sobre este assunto consultar igualmente MÓNICA, Maria Filomena, 1999e1997; sobre os transportes no século XIX, ALEGRIA, Maria Fernanda, 1990, 1988 a), 1983 a), 1984, 1983 b), 1988 b), 1981.

“Seja como for, ao longo da segunda metade do século XIX, seriam construídas várias linhas de caminhos de ferro que chegariam a todas as províncias nacionais. Em 1856, a Companhia Central Peninsular de Hardy Hislop leva os carris até ao Carregado. Em 1861, uma companhia de brasileiros conclui a linha desde o Barreiro até às Vendas Novas e Setúbal. Em 1859, chega a Portugal D. José de Salamanca que completa as linhas de Leste (1863) e do Norte (1864), entregando depois a exploração à CRCFP, que em 1877 chega ao Porto e em 1880 inaugura o Ramal de Cáceres. Mais a Norte, as Linhas do Minho (incluindo Ramal de Braga) e Douro seriam concluídas em 1882 e 1887, respectivamente. No Alentejo, a Southeastern of Portugal Railway Company liga Vendas Novas a Évora (1863) e Beja (1864). Depois de uma atribulada rescisão contratual, o Estado levaria a via-férrea a Estremoz (1873), Pias (1887) e Algarve (1889). Cruzando o centro do País tínhamos as linhas da Beira Alta e da Beira Baixa: a primeira foi inaugurada pela Companhia da Beira Alta em 1882; a segunda foi-o pela CRCFP em 1893. Ligada à Linha da Beira Alta encontramos a Linha de Lisboa a Torres Vedras e à Figueira com ramal para Sintra, inaugurados na sua totalidade pela CRCFP em 1890. Além destas grandes vias, foram construídos alguns ramais e caminhos-de-ferro de importância secundária: a Linha do Porto à Póvoa e Famalicão (1881), a Linha de Guimarães (1884), a Linha do Tua (1887), o Ramal de Viseu (1890) e o Ramal de Cascais (1895). Dentro das grandes cidades também se construíram caminhos-de-ferro: em Lisboa, do Rossio a Campolide na linha de Lisboa a Torres e Sintra (1891) e desde Benfica até Santa Apolónia (1893). No Porto, ligou-se a estação de Campanhã à Alfândega da cidade (1888) e à estação central em São Bento (1896). A ligação a Leixões far-se-ia pela linha até às pedreiras de São Gemil, que entroncava na linha do Porto a Famalicão na Senhora da Hora. Também Coimbra teve direito a um ramal desde a estação na Linha do Norte até ao centro da cidade, construído pela CRCFP em 1885, sendo depois o prolongamento até Arganil concedido à empresa Fonseca, Santos & Viana.” (PEREIRA, 2008: 28).

Na verdade, C.J. Caldeira experimenta, em 1853, em Barcelona, algo que só três anos mais tarde poderia fazer em Portugal, uma vez que a primeira ligação ferroviária portuguesa, entre Lisboa e o Carregado, só seria inaugurada a 28 de Setembro de 1856.

Uma outra viagem motivada pela recente abertura de uma ligação ferroviária é a de Silveira da Mota à Galiza. Imediatamente após a abertura à exploração da linha internacional que liga Valença a Espanha, em 25 de Março de 1886, Silveira da Mota empreende uma viagem à pouco conhecida região galega, logo em junho desse mesmo ano. Da mesma forma, Teixeira de Vasconcelos relembra o privilégio que teve de inaugurar a ligação entre Dax e Bordéus, em 1854, no regresso de uma viagem a Madrid:

“Eu ainda fui em diligencia de Bordeus a Bayonna em 1854, mas na volta de Madrid coube-me ser passageiro do primeiro trem que saiu de Dax para a capital do departamento de Gironda. Hoje já o caminho de ferro chega a Bayonna, ao sitio que chamam Saint Esprit, bifurcando-se alguns kilometros antes para os lados de Paris.” (VASCONCELOS, 1863: 34).

Não podemos, no entanto, esquecer que, antes do aparecimento da ferrovia, são as viagens marítimas que permitem deslocações mais longas e rápidas. A viagem de Carlos José Caldeira é, na ausência de uma ligação ferroviária, realizada em barco até Barcelona, viajando a bordo do vapor francês *Isabelle*:

“ (...) Em 107 horas úteis, ou quatro dias e meio, percorremos 911 milhas (304 léguas) entre Lisboa e Barcelona, com escala e demora em Cadiz, Gibraltar, Málaga, Almeria, Aguilas, Cartagena e Valencia. Gastamos ao todo dez dias nesta viagem, que é a mais agradável e variada que se pode fazer no litoral da nossa Peninsula.” (CALDEIRA, 1855: 69)

Já a viagem realizada, em 1861, por Teixeira de Vasconcelos, que no sentido contrário percorre o trajeto Paris-Madrid, dá-nos conta da evolução do transporte ferroviário na Península, onde o autor anseia pelo dia em que a Península, e sobretudo Portugal, estejam ligados ao resto da Europa por caminho de ferro:

“O trem do novo caminho de ferro parte amanhã às dez horas. Que pena é que não chegue já até Bayona pelo norte, e até Badajoz pelo sul. Deus me conserve a vida até ver a península inteira ligada ao resto da Europa por caminhos de ferro. Então sim se há-de abrir uma nova era de prosperidade para o vasto território das Hespanhas.” (VASCONCELOS, 1863: 64)

De facto, apesar de, na altura da viagem de Teixeira de Vasconcelos, a Espanha já ter iniciado a construção da Linha do Norte, que ligaria a fronteira francesa a Madrid, ela não se encontrava ainda totalmente em funcionamento. No entanto, o autor, citando Germond de Lavigne, refere com exatidão o percurso futuro da locomotiva:

“O caminho de ferro do norte há-de receber os passageiros e as mercadorias em Irun, onde a linha francesa virá trazer-lhos de Bayona. De Irun toma à direita para o lado do mar, passa junto da serra de Jaizquebel, vai a Renteria, a Passages e a S. Sebastião. D’alli sobe ao vale de l’Urumea, passa em Hernani, segue o curso do Oria, e tem estações em Andoain, em Tolosa, Besain e Villafranca. De Villafranca a Zumarraga e Villa-Real o caminho de ferro é obrigado a tomar a direcção do oeste por causa das montanhas, e assim mesmo sobejam-lhe os tunneis e obras de arte. Ahi as dificuldades do terreno são enormes; o caminho de ferro escolhe a direcção do sul, entra no vale de l’Urola, passa um tunnel de 400 metros, toca em Cegama, onde jaz Zumalacarregui, e atravessa a montanha de S. Adrian em um subterrâneo de 2,700 metros, que o leva à Navarra, perto do Alsasua. Neste ponto vira encontrar-se com a linha de Pamplona. A do norte continua para Victoria por Salvaterra e S. Roman. De Victoria vai a Miranda do Ebro, e atravessando o Zadorra e o Ebro, e subindo pela margem do Oroncillo, entra n’aquellas gargantas de Pancorbo, onde a aspereza do terreno e as aguas afferecem obstáculos quasi insuperáveis. Vencidos este obstáculos, toca em Briviesca, atravessa a aldeia de Monasterio, e passando em um tunnel de 800 metros descança de taes fadigas nas planícies de Burgos, onde logo irei fazer conhecimento com elle”. (VASCONCELOS, 1863: 65)

Entretanto, e enquanto não se concluía esta linha do Norte, nos trajetos em que ainda não funciona o comboio, Teixeira de Vasconcelos tem que recorrer ao transporte

alternativo, que poderia ser público (a diligência), ou particular, como acontece com a sua personagem ficcional a Marquesa de Peralta:

“Com esta gente se vão encher os logares da diligencia. E eu que contava ir sosinho até Madrid, e dormir a somno solto, fazendo cama dos três logares da berlinda! Paciência! Dormirei sentado! Tudo é dormir. A elegante marquesa separou-se de nós em S. Chidrian e partiu para Madrid na sua excelente carruagem.” (VASCONCELOS, 1863: 84).

Durante a sua estada em Madrid, observa com admiração a grande afluência de portugueses à capital madrilena, de origem social diversa, e com motivos de viagem distintos, desde o puro prazer, à viagem de negócios, o que sugere que a viagem se vulgarizava a um ritmo considerável, mesmo antes da finalização do caminho de ferro:

“Quando voltava para casa, encontrei o sr. Conde e a sr. Condessa de Penafiel, cuja chegada a Madrid eu ignorava, e na própria hospedaria onde eu estou, descobri mais quatro portugueses: o sr. Guilhermino de Barros, governador civil de Bragança, um eclesiástico de Villa-Real, o sr. Camillo de Macedo, da Regoa e um filho seu. Nunca vi tanto portuguez em Madrid! Quantos não haverá, quando estiver feito o caminho de ferro?” (VASCONCELOS, 1863: 102).

Ainda na mesma década de Oitocentos, mas já em 1864, o seu amigo Júlio César Machado³¹, que partilhava com Teixeira de Vasconcelos o gosto pela viagem, realiza o trajeto Lisboa-Madrid, embora já viaje após ter sido inaugurada a Linha de Leste, que relembramos fora concluída a 24 de Setembro de 1863, recorre à diligência para efetuar o percurso entre Badajoz e Madrid, que segundo o autor, “é negócio para dois dias e três noites” (p.23) num percurso longo e desconfortável:

“Ainda uma longa noite de mala-posta, acompanhados unicamente por montes que se confundem com a serra em transições tão insensíveis como as da

³¹ MACHADO, 1865.

serra a confundir-se no ceo, e sem encontrarmos senão algum raro viandante. (...) à noite da vespera perdida em jornada auctorisa-nos a esperança de não sabermos resistir ao somno; resiste-lhe porém a mala-posta, e ahi vae outra noite divorciada de Morpheu, graças á commodidade especial d'estas carruagens, em que um homem não tem sequer espaço para os tombos que precisa de dar.” (MACHADO, 1865: 19).

Júlio César Machado, que se faz acompanhar de Manuel de Mascarenhas, 7º conde de Óbidos, não chega a explicar por que motivo não utiliza o trem e prefere esperar dois dias em Badajoz, pela mala-posta. Na verdade, com a inauguração da primeira linha internacional entre Portugal e Espanha, a 26 de Setembro de 1863, a viagem ficaria muito mais fácil e os viajantes multiplicam-se nas idas a Madrid, que passa agora a ser um percurso frequente para o romântico ávido do pitoresco espanhol. Tanto que Pinheiro Chagas, em 1872, propõe mesmo uma estratégia comercial para que os espanhóis cativem viajantes, fascinados com as lendas de bandoleirismo:

“Comboy de recreio para Madrid! Bilhetes de ida e volta! Com ataque de bandidos, 18\$000 réis; sem ataque de bandidos 9\$000 réis. Os passageiros da 1ª classe serão atacados directamente, os de 2ª classe serão ameaçados, e os de 3ª classe poderão apenas ver o que se passar. E verá a Hespanha que turbilhão de viajantes desaba sobre o seu território.” (CHAGAS, 1873: 215).

Para além de Pinheiro Chagas, também Luciano Cordeiro faria o percurso na linha do Leste, entre Lisboa e Madrid, por Badajoz, que demorava cerca de 36 horas. O polígrafo de Mirandela exaltava as maravilhas do progresso, na era das máquinas a vapor:

“O nosso século não alongou inutilmente a vida inventando a machina a vapor e a machina da electricidade. O que consumia um mez pode gastar algumas horas apenas, donde se segue com todo o rigor aritmético que nos ficam 29 dias e algumas horas para transformarn’outras cousas. Porque havemos de gastar todo este tempo no que podemos conseguir n’uma parcella delle ou no que se pode fazer excellentemente depois de o aproveitar n’aquillo que talvez não possamos fazer mais tarde?” (CORDEIRO, 1874: 3).

De facto, e como já referimos, Luciano Cordeiro é talvez o viajante mais sensível a esta verdadeira revolução que se operaria nos transportes na segunda metade de Oitocentos, tendo sido responsável, juntamente com o seu irmão Francisco Cordeiro, pela introdução dos “americanos”³², carros movidos em carris por tração animal. Francisco Cordeiro que é aliás alvo da dedicatória deste livro de viagens, é o embaixador do Brasil nos Estados Unidos. A atitude de Luciano Cordeiro é deveras crítica em relação aos meios de transporte que utiliza, quer louvando as suas vantagens e rapidez, quer denunciando ironicamente a sua lentidão ou falta de adequação a um século de progresso e mudança:

“Nós ouvíramos fallar em Lisboa nos paquetes de S. João de Luz. Estes paquetes de S. João de Luz são um phenomeno semelhante ao da miragem. Não que elles sejam uma ilusão óptica. Há realmente uns vaporsinhos, - como aquelles antigos vapores da Outra-Banda, na sua decadência – que vão geralmente de Santander a S. João de Luz, e que eu creio que quasi sempre voltam de S. João de Luz a Santander. Somente são uma illusão lexicographica.” (CORDEIRO, 1874: 103).

Na década de oitenta, Coelho de Carvalho viaja já na ligação Lisboa-Madrid via Cáceres e reduzia a viagem em aproximadamente 16 horas. Anselmo de Andrade, que prefere realizar o antigo trajeto por Badajoz, refere, no entanto, as diferentes linhas ferroviárias que ligam Portugal a Espanha e que permitiam alargar o leque de opções de viagem:

“A Mancha é a antiga estrada de Madrid. Hoje há muitos caminhos novos, mas qualquer que seja o itinerário preferido, Badajoz, Cáceres ou

³² “Em 23 de Janeiro, o escritor Luciano Cordeiro de Sousa e seu irmão Francisco Cordeiro de Sousa, diplomata, obtêm os direitos para a implantação na cidade de Lisboa, de um sistema de transporte do tipo americano denominado Viação Carril Vicinal e Urbana a Força Animal. Em 14 de Fevereiro, a Câmara Municipal de Lisboa aprova o trespasse daquela concessão para a Empresa Companhia Carris de Ferro de Lisboa. Em 17 de Novembro é inaugurada a primeira linha de “Americanos”. O troço então aberto ao público estendia-se entre a Estação da Linha Férrea do Norte e Leste (Sta Apolónia) e o extremo Oeste do aterro da Boa Vista (Santos)” in <http://www.carris.pt/pt/historia/>

Salamanca, a jornada da capital da Hespanha ainda agora tem de ser feita em plena charneca, fria no inverno como a Rússia, quente no verão como a Africa.” (ANDRADE, 1885: 1).

Guiomar Torrezão, que efetua a viagem entre Março e Abril de 1883, prefere também a ligação via Cáceres, mas, muito embora lamente a duração da viagem – cerca de 21 horas, uma vez que sai de Santa Apolónia às 17 horas e afirma ter chegado às 14 horas do dia seguinte – paradoxalmente intitula o seu relato de *A grande velocidade. Notas de Gare*, sobretudo em época do trem expresso. Na verdade, a ligação entre Lisboa-Madrid-Paris pelo *Sud-Express*, inaugurada em 1887, trouxera maior rapidez, já que o percurso entre as três capitais se realizava em apenas 46 horas.

O comboio viera, de facto, revolucionar não só a forma de viajar, como igualmente permitir uma nova transação de mercadorias e sobretudo de ideias. No texto redigido por altura da morte de Antero de Quental, Eça de Queirós descrevia, desta forma, a revolução intelectual vivida, em Coimbra, pelos alunos ali chegados, em 1860:

“Pelos caminhos-de-ferro, que tinham aberto a Península, rompiam cada dia, descendo da França e da Alemanha (através da França), torrentes de coisas novas, ideias, sistemas, estéticas, formas, sentimentos, interesses humanitários... Cada manhã trazia a sua revelação, como um sol que fosse novo. Era Michelet tornado profeta e justiceiro de reis; e Balzac, com o seu mundo perverso e lânguido; e Goethe, vasto como o Universo, e Poe, e Heine, e creio que já Darwin e quantos outros.” (QUEIRÓS, 1988: 204).

As novas ideias que revolucionariam Portugal chegavam pelo caminho de ferro, e, com elas, a voga romântica da literatura de viagens de descoberta do pitoresco espanhol teria também o seu derradeiro capítulo³³, abrindo-se uma nova era, a da viagem turística, massificada, organizada e democratizada.

³³ Como já parecia antever Luciano Cordeiro: “Uma certa harmonia que convém dar a um livro de viagens quando – como acontece nas viagens de caminho de ferro – o que há de menos interessante a seguir é o viajante. Quando se jornada em diligencia, a pé, à aventura, sujeito às condições d’uma estalagem, onde devemos pernoitar, d’um certo espaço de carro que já pode estar tomado, d’uns companheiros que nos acotovelam, d’um guia que erra o caminho, d’uns salteadores que nos

Referências bibliográficas

LIVROS DE VIAGEM

- ANDRADE, Anselmo de (1887), *Viagem na Hespanha*, Lisboa, Manuel Gomes, nova edição 1903, Lisboa, Manuel Gomes.
- CALDEIRA, Carlos José (1855), “Barcelona. Fragmentos inéditos de uma viagem na Península”, in *Revista Penynsular*, Lisboa,
- CARVALHO, Coelho de, (1988) *Viagens. Madrid, Barcelona, Nice, Mônaco. Cartas e notas destinadas a Cesário Verde*, Lisboa, Livraria de António Maria Pereira.
- CHAGAS, Pinheiro Manuel (1872), *Madrid*, Lisboa, Editores C.S. Afra e Cia.
- CORDEIRO, Luciano (1874) *Viagens: Hespanha e França*, Lisboa, Imprensa de J.G. de Sousa Neves.
- _____ (1875) *Viagens: França, Baviera, Áustria e Itália*, Lisboa, Imprensa de J.G. de Sousa Neves.
- FRIAS, David Correia Sanches de (1886) *Notas a lapiz. Passeios e digressões peninsulares*, Lisboa, Livraria de António Maria Pereira.
- GODOLPHIM, José Cipriano da Costa (1871) *Uma visita a Madrid*, Lisboa, Typographia Universal.
- LIMA, Jayme de Magalhães (1889), *Cidades e Paisagens*, Porto, Typographia de António José da Silva Teixeira.
- MACHADO, Júlio César (1865), *Em Hespanha. Scenas de Viagem*, Lisboa, Livraria de A.M. Pereira.
- MARTINS, Oliveira (1895), *Cartas Peninsulares*, Lisboa, Livraria de A.M. Pereira;
- MOTA, J.F. Silveira da (1889), *Viagens na Galliza*, Lisboa, A. M. Pereira
- MOURA, A. Eduardo de (1893), *Viagens na Andaluzia: indicações úteis*, Coimbra, Imprensa da Universidade
- ORTIGÃO; José Duarte de Ramalho (1949), *Pela Terra Albeia*, 2 vols. Lisboa, Livraria Clássica Editora. (1^{ª*} edição 1878).
- TORREZÃO, Guiomar (1898) *A toda a velocidade. Notas de gare*, Porto, Livraria Portuense.
- VASCONCELOS, António Teixeira de (1863), *Viagens na terra albeia. De Paris a Madrid*, Lisboa, F. Gonçalves Lopes.

ESTUDOS

- ALEGRIA, Maria Fernanda (1990) *A organização dos transportes em Portugal 1850-1910: as vias e o tráfego*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos.

atacam, d'uma encruzilhada que nos desnortea, d'uma cabana que nos recebe, d'uma tempestade que nos encharca; os episodios pululam, as anedoctas saltam-nos das estevas e perseguem-nos nas estradas e o leitor segue-nos com um certo interesse do ígoto, do inesperado do extraordinário, do que não está sujeito a uma certa regra, do que não está sabido porque é novo, excepçionla, variável, de viajante para viajante, de viagem para viagem. Mas quando se diz: fui em caminho de ferro de tal a tal ponto, toda a gente sabe que compramos um bilhete por um certo preço, entramos n'um wagon que tem um certo numero de logares, que o comboio partiu a uma certa hora...” (CORDEIRO, 1874: 107).

- _____ (1988) “Análise geográfica do transporte de mercadorias nos caminhos de ferro portugueses no século XIX” in *Análise Social*, Lisboa, Gabinete de Investigações Sociais, vol. 24, n.ºs 2-3, pp. 769-803.
- _____ (1983) “Las comunicaciones ferroviarias entre Portugal y España en la segunda mitad del siglo XIX y su fracaso con Andalucía”. Separata de *Actas III Colóquio Historia de Andalucía*, Córdoba, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Cordoba, Tomo III, pp. 83-93.
- _____ (1983) *O desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa e as relações com Espanha no século XIX*. Linha de Ação n.º 6 (Geografia Regional e Histórica), Relatório n.º 5. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa, INIC.
- _____ (1984) “O caminho de ferro e a função de trânsito nas relações comerciais luso-espanholas na segunda metade do século XIX e início do século XX”, in Separata de *III Colóquio Ibérico de Geografia. Acta, ponencias y comunicaciones*, Barcelona, Secció de Geografia. Facultat de Geografia i Història. Universitat de Barcelona, pp. 489-500.
- BRANDIS, Dolores (2010), “Los relatos de viajes en la construcción de la imagen de la ciudad. Itinerarios de viajeros extranjeros en el Madrid de los siglos XVI, XVII y XVIII”, in *Ería, Revista Cuatrimestral de Geografía*, Oviedo, Ediuono, n.º 83, pp. 311-325.
- CAPEL, Horacio (1985), “Geografía y Arte Apodémico en el Siglo de los Viajes”, *Geocrítica*, n.º56, Universidade de Barcelona, disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/geo56.htm>.
- GARCÍA-ROMERAL PÉREZ, Carlos (2001). *Viajeros portugueses por España en el siglo XIX*, Madrid, Ediciones Miraguano.
- EHEVARRÍA PEREDA, Elena (1996), *Andalucía y Viajeras Francesas en el S. XIX*, Universidad de Málaga.
- FERMANDOIS, Joaquín (2000), "El fin del viaje: ¿una pérdida irrecuperable?" in *Revista Estudios públicos*. N.º 77, pp. 341-355.
- FERNANDEZ-MONTESINOS, Alberto Egea (2008), *Viajeras románticas por Andalucía. Una Antología*, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces.
- FUSSEL, Paul (1980), *Abroad: British Literary travel beetwen the wars*, Oxford, Oxford University Press.
- FONTAINES, Gérard (2003) *La culture du voyage à Lyon de 1820 à 1930*, Lyon, Presse Universitaires de Lyon
- GUIMARÃES, Ricardo (1886) “Em plena canícula”, in *Diário de Notícias*, 19 de Outubro de 1886
- LE HUENEN, Roland (1987), « Le récit de voyages : l'entrée en littérature », in *Erudit, Études littéraires*, vol. 20, n.º 1, p. 45-61.
- LIMA, Isabel Pires de (1990) “O Dandismo de Fradique ou o Exercício Impossível de um Heroísmo Decadente”, in: *Eça e «Os Maias»*. *Actas do I.º Encontro Internacional de Queirosianos*, Porto, Edições Asa.
- LOPEZ-BURGOS DEL BARRIO, Maria Antonia (1996), “De Granada a Murcia. Viajeros Ingleses en el siglo XIX”. in CARMONA FERNÁNDEZ, F. MARTÍNEZ
- LÓPEZ YEPES, José (2006) “Caminos carreteros y vías férreas. Su significado y evolución en las guías de viajeros del siglo XIX. La ruta Madrid-Murcia-Cartagena”, in *IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga 20, 21 y 22 de septiembre 2006*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- MACHADO, Júlio César (1857), “Fisiologia do Viajante”, in *A Revolução de Setembro*, 16 de Maio de 1857.
- MEIRELES, Maria da Conceição (1995), *A Questão Ibérica. Imprensa e Opinião (1850-1870)*, Dissertação de Doutoramento em História Moderna e Contemporânea, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2 vols.
- MORALES PADRÓN, Francisco (2000), *Viajeras extranjeras en Sevilla*, Sevilla, Universidad de Sevilla, serie Historia y Geografía.
- MORATÓ, Cristina (2001), *Viajeras intrépidas y aventureras*, Barcelona, Plaza y Janés.
- ORTIGÃO, Ramalho (1943) *Em Paris*, Lisboa, Livraria Clássica Editora.
- _____ (1942-46) *As Farças* (Edição Integral), com um estudo de Augusto de Castro, 15 vols., Lisboa, Livraria Clássica Editora.
- PEREIRA, Hugo José Silveira da Silva (2008), *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-180)*, Tese de Mestrado em História Contemporânea, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, versão policopiada.
- PIEIDADE, Ana Nascimento (2003), *Fradiquismo e Modernidade no último Eça (1888-1900)*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda.
- QUEIRÓS, Eça de (1900) *A correspondência de Fradique Mendes*, Porto, Livraria Chradron, de Lello & Irmão editores.
- SERRÃO, Joel (2000), “Caminhos de ferro”, in *Dicionário de História de Portugal*. Coordenação de SERRÃO Joel, BARRETO, António, MÓNICA, Maria Filomena, Porto, Figueirinhas, Vol. 1, pp. 447-451.
- VEGA, Jesusa (2004) « Viajar en España en la primera mitad del siglo XIX », in *RDTP*, LIX, 2.