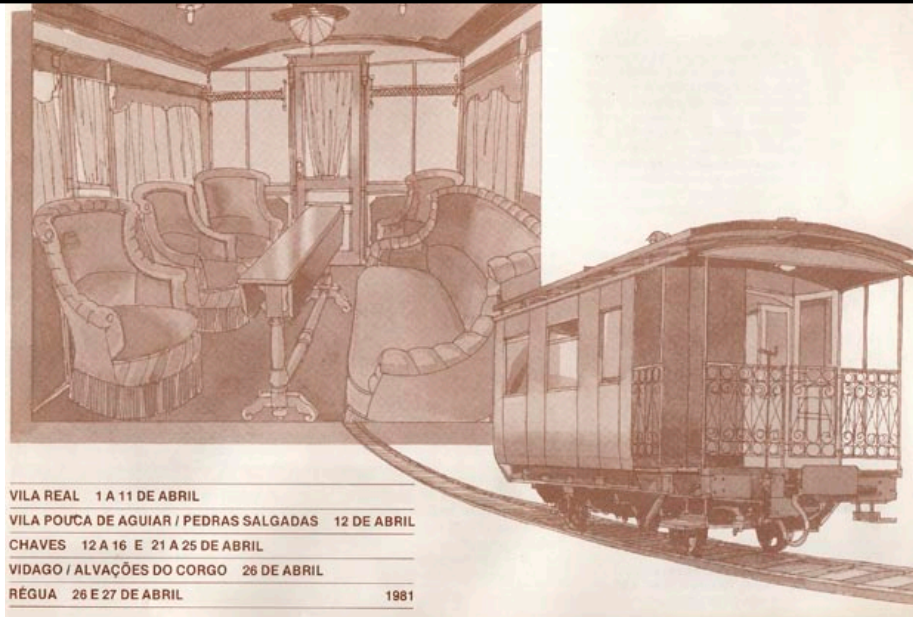


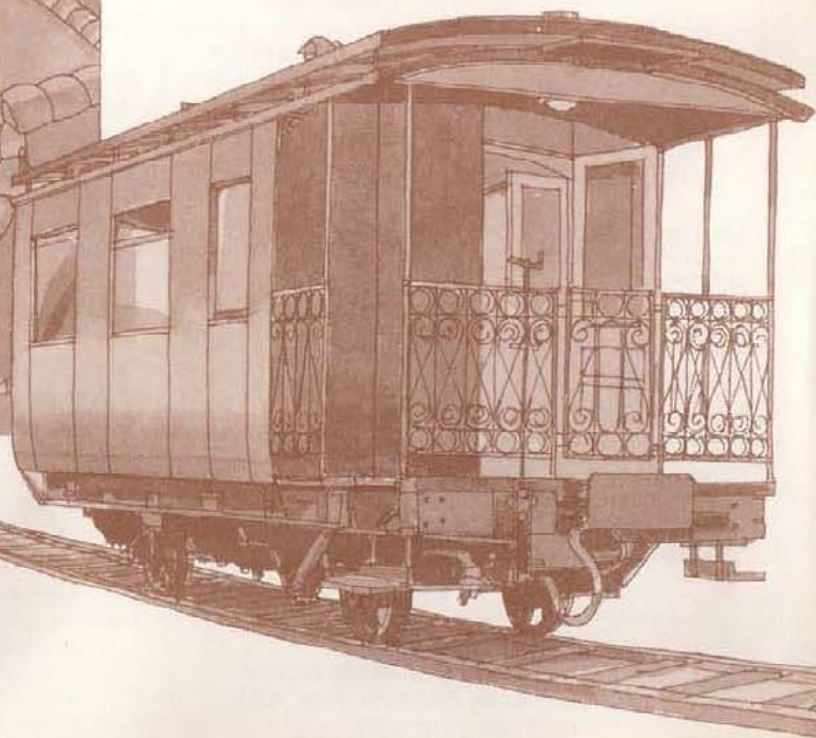
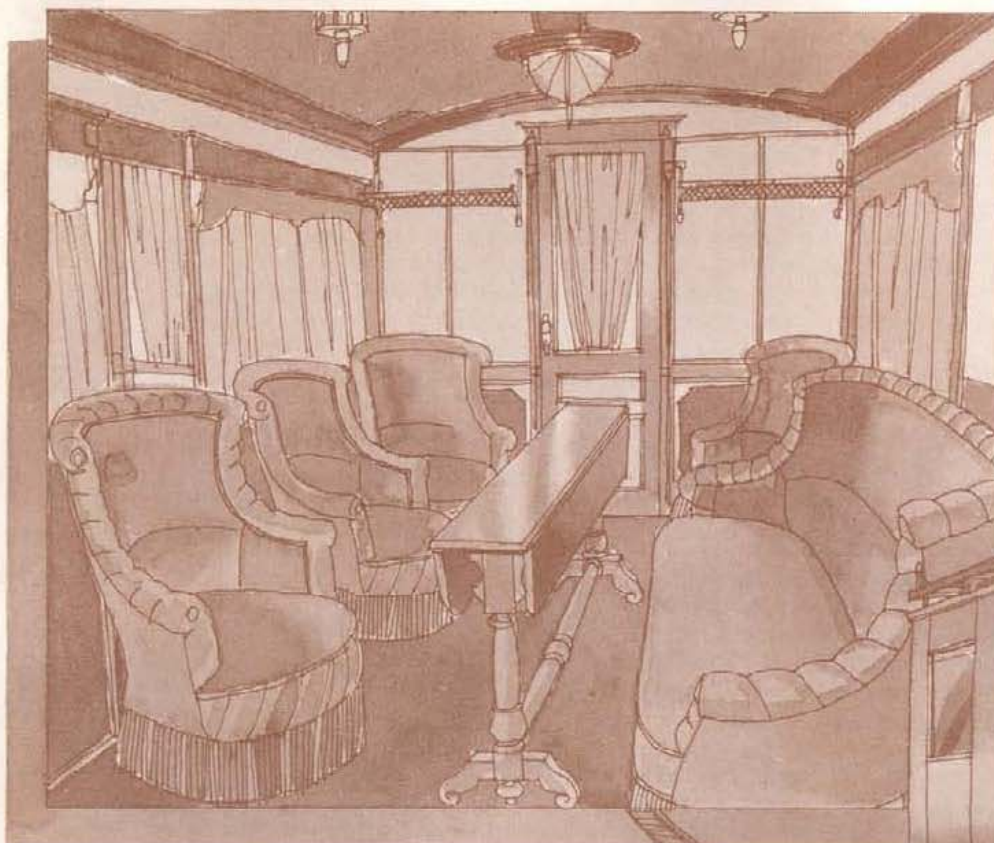
O COMBOIO EM PORTUGAL

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

<http://ocomboio.net>

011 "A LINHA DO VALE DO CORGO (...) - ALGUNS DOCUMENTOS - VILA REAL, 1981"





VILA REAL 1 A 11 DE ABRIL

VILA POUCA DE AGUIAR / PEDRAS SALGADAS 12 DE ABRIL

CHAVES 12 A 16 E 21 A 25 DE ABRIL

VIDAGO / ALVAÇÕES DO CORGO 26 DE ABRIL

RÉGUA 26 E 27 DE ABRIL

1981

Parte dos documentos aqui reproduzidos
foram cedidos
pelos Senhores Coronel Francisco Pereira da Costa,
Engenheiro Ginestal Machado
e Agostinho Celestino Sousa e Silva,
a quem agradecemos

Documentação recolhida e organizada por
Elisio Amaral Neves

Esta publicação,
editada por ocasião do
75.º aniversário da Chegada do 1.º Comboio a Vila Real
e da **Inauguração da Linha do Vale do Corgo**
por gentileza da **Estoril-Sol**,

foi executada sob
Direcção Gráfica de Victor Ribeiro
nas Oficinas da PROENÇA-SCARL
Março de 1981

Decretada a construção da Linha do Vale do Corgo, por administração directa do Estado (Conselho de Ministros de 18 de Fevereiro de 1903), foi a Direcção do Minho e Douro encarregue de proceder à revisão do projecto da secção da Régua a Vila Real com base no de 1897 e, foram nomeadas duas comissões técnicas para proporem o tipo de material fixo e circulante a adoptar na nova linha, por portarias da mesma data.

No ano seguinte (5 de Abril e 11 de Maio) o Ministro das Obras Públicas, conde de Paçô-Vieira, aprovava os diferentes materiais que incluíam, no circulante, **pequenos Salões** fundamentados pela grande afluência na «estação das águas» (a linha iria servir as estâncias termais das Pedras Salgadas e Vidago) de «passageiros abastados, justificando o seu emprego frequente como lugares de luxo».

Aliás, a importância destas estâncias está bem patente em Avisos de Serviço da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Assim é que, em Junho de 1906 e anunciando a «temporada de banhos e águas termais» informavam os locais (Lisboa-Rocio e Lisboa-Cais dos Soldados) onde podiam ser

adquiridos «bilhetes de banhos para a estação de Vila Real (Trás-os-Montes)», de ida e volta, para os três tipos de classes a operar na linha. Bem como, em 1907, davam conhecimento das ligações directas para as Pedras Salgadas, dos combóios que partiam de Lisboa-Rocio às 9.45 da manhã e 9.30 da noite.

O Eng. Fernando de Souza, redactor da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», em apreciação do tipo de carruagens aprovadas escrevia:

«O emprego de salões de pequenas dimensões e custo modico, proporcionando lugares de luxo, permitirá estabelecer de facto tres classes em certos comboios. A caixa com o comprimento total de 6^m,40, tem dois compartimentos: o salão propriamente dito com 3^m,80 com 6 lugares fixos, 4 poltronas moveis, mesa ao centro e 3 pequenas mesas de dobradiça aos lados; a retrete com 1^m,05 dando para um vestibulo onde podem ser collocadas as malas de mão e uma plataforma de 1^m,40.

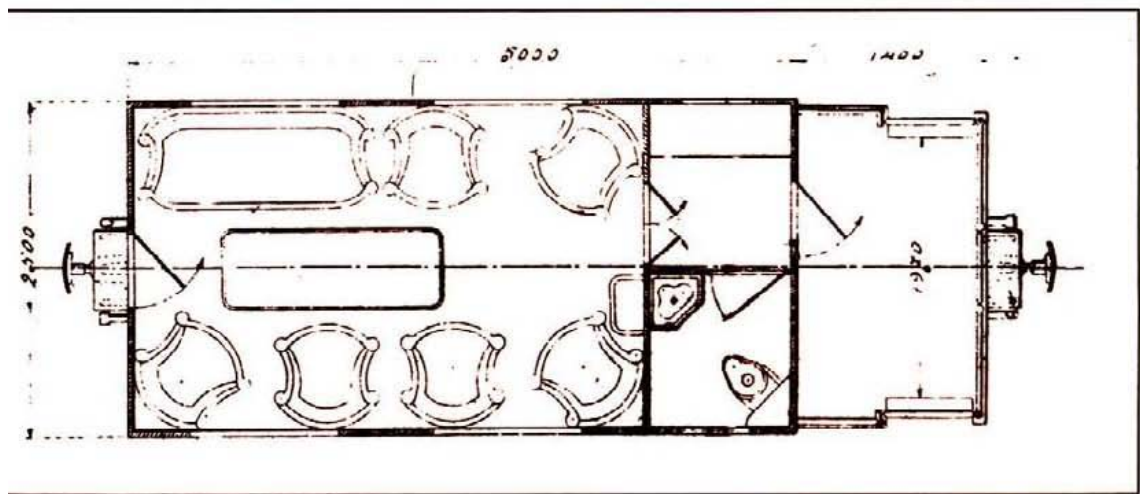
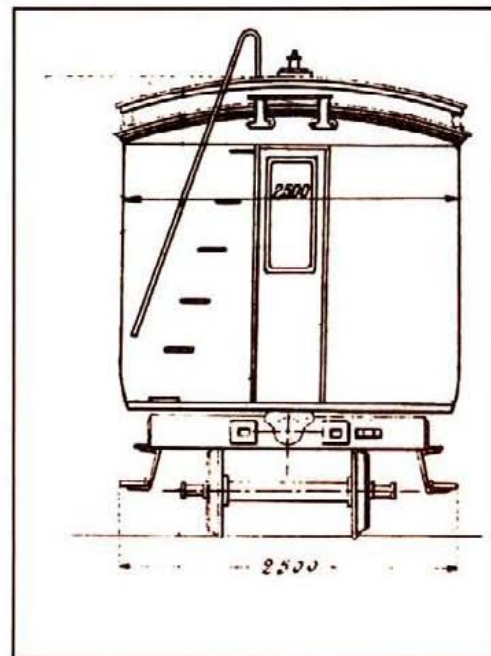
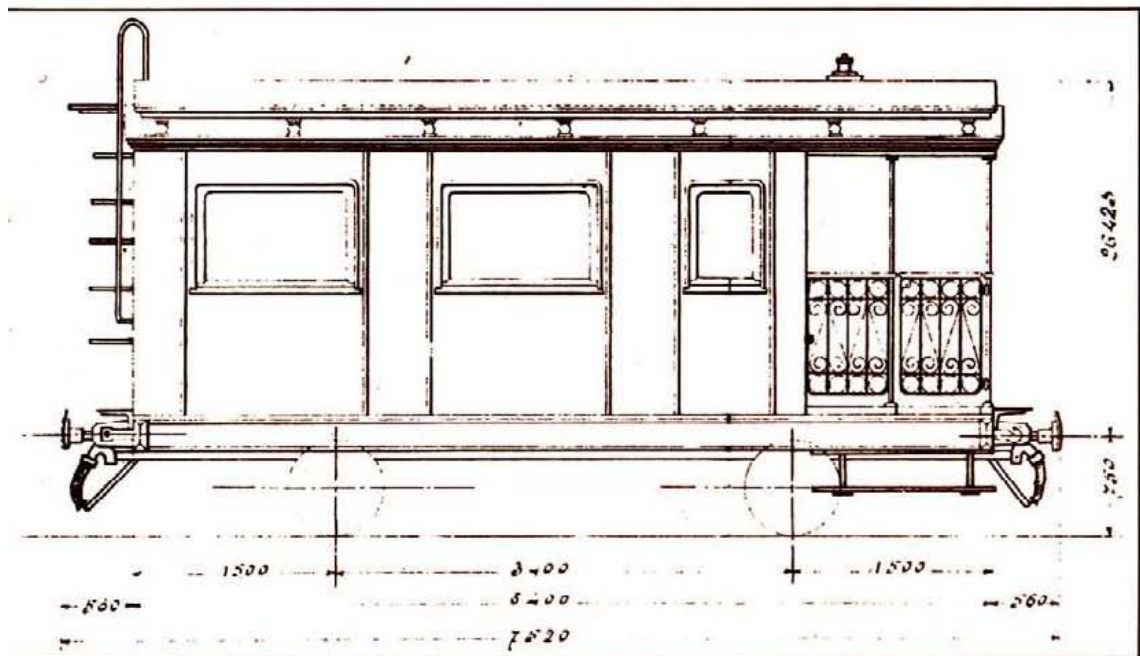
O embasamento é de 3^m,40, ficando 1^m,50 em falso em cada extremidade, devendo ser os eixos radiaes, do sistema Rechter ou de outro que assegure a sua convergência nas curvas».

Salões que, para além da circulação em composições regulares, podiam ser alugados isoladamente, sendo permitida a sua saída para o exterior da rede mediante tarifas próprias, caso os passageiros obtivessem previamente das «companhias estranhas» autorização para que a sua circulação se fizesse nessas linhas (autorização de que a própria Companhia Real se podia encarregar).

Aprovado o material circulante, como atrás se disse, foi aberto concurso sendo adjudicado à **Société Anonyme de Ateliers Germain (Monceau Sur Sambre — Bélgica)**, por 157 200 francos, o fornecimento de 3 salões, 4 carruagens mistas de 1.^a e 2.^a classes, 6 de 2.^a classe e 4 furgões.

Construídos em 1905, os salões saíram da Bélgica por via terrestre no final desse mesmo ano, depois de cuidadosamente inspeccionados pelo Eng. Zacharias Sant' Anna, havendo conhecimento de que, em meados de Fevereiro de 1906, se encontravam em Barca d'Alva esperando a conclusão de formalidades aduaneiras a fim de seguirem para a Régua.

Elisio Amaral Neves



SALÃO AZUL SE^{FV} 4001
(SALÃO AR^S 1)

9 (10) LUGARES

A LINHA DO VALE DO CORGO E A PASSAGEM DOS SALÕES EM VILA REAL POR OCASIÃO DAS VIAGENS RÉGIAS A TRÁS-OS-MONTES

ALGUNS DOCUMENTOS

«Datam do consulado de Lourenço de Carvalho as primeiras tentativas para a construção de linhas ferreas naquela região transmontana. Villa Real, capital de districto estava desligada da linha do Douro; havia que servir Vidago, já muito frequentado, Pedras Salgadas que começavam a ser conhecidas, Villa Pouca e Chaves.

A companhia do Porto á Povoá e a Famalicão, desejava de expandir a sua acção, mandou reconhecer um caminho de ferro de via reduzida que de Famalicão fosse por Fafe e Cavez ás Pedras Salgadas, proximidades de Vidago, até Chaves. Numa notavel memoria economica mostrou Oliveira Martins, então director da companhia, a importancia e exequibilidade d' essa ligação do Minho com Traz-os-Montes.

Na Associação dos engenheiros civis foi, por esse tempo, largamente debatido o plano dos nossos caminhos de ferro, pondo-se em relevo e necessidade de ligar Villa Real e Chaves com as linhas do Minho e Douro. Pouco depois Lourenço de Carvalho tentava pôr em execução, como ministro, as

idéas expendidas na Associação, e apresentava uma proposta de lei para a concessão das linhas de Chaves a Famalicão e á Regoa, com elevada garantia de juro, proposta que não chegou a ser convertida em lei.

Annos depois Emygdio Navarro, com a sua lucida intelligencia e rasgada iniciativa, propoz-se dar rigoroso impulso á viação acelerada ao norte do Mondego, mandando para isso estudar préviamente o que a garotice chronica e ignara da nossa imprensa de gavroches alcunhou de novello, como os seus dignos successores alcunham agora de tribunca das sardinheiras a Propaganda de Portugal.

Foram então estudadas para via de 1^m com curvas de 150^m as linhas do valle do tamega e a do Cõrgo — Regoa a Vidago — ligando-se ali com a primeira. O accidentado do terreno tornava sobremodo elevado o custo orçado, especialmente desde a Regoa ao valle de Villa Pouca, mercê do grande numero de obras de arte.

Em 1 de abril de 1897 foi concedida provisoriamente a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Cabral a linha da Regoa á fronteira, com 1.^m, em leito proprio ou no das estradas, outorgando-se apenas isenções de impostos, e ficando a concessão dependente de sanccão do poder legislativo.

Nesse mesmo anno foi apresentado um projecto do troço, da Regoa a Villa Real, em leito

proprio, salvo o troço da estação da Rêgoa á margem esquerda do Cõrgo que seguia no interior da linha do Douro para poupar a ponte sobre o Cõrgo, e com curvas de 60^m de raio que reduzia a perto de 18 contos o custo kilometrico, incluindo material circulante.

Por esse tempo era apresentado o desastrado e mal feito projecto de lei do sr. Ressano Garcia, auctorizando a concessão de varias linhas escolhidas a trouxe-môxe, sem criterio, e subsidiadas com a garantia de juro outorgada nas mais deploraveis condições. O disparatado projecto ficou para bem do paiz, sepultado no limbo parlamentar. Figurava nelle a linha de Braga a Chaves; tanto bastou para inutilizar os esforços dos concessionarios da linha da Regoa a Chaves, que não teria razão de ser e á qual ia o governo suscitar uma concorrente favorecida com garantia de juro.

Uma lei de 7 de julho 1898 augmentou o praso de isenção de impostos. Só em outubro de 1901 se conseguiu fazer realizar o deposito de 10:000\$000 réis.

Desenganados os concessionarios de que nada conseguiam, pediram rescisão da concessão com restituição do deposito.

Ao tempo empenhava-se louvavelmente o sr. conselheiro Vargas, ministro das obras publicas, em fazer construir a linha de Mirandella a Bragança aproveitando uma proposta em que se pedia a garantia de juro.

Celebrava-se o contrato provisorio com J. Lopes da Cruz com a garantia de 4½ por cento sobre 25:990\$000 réis por kilometro, e era preciso sollicitar a sanccão parlamentar para esse contrato.

O ministro da fazenda d' então, o sr. conselheiro Teixeira de Sousa, diligenciou e conseguiu que a mesma lei auctorizasse a restituição do deposito aos concessionarios e mandasse abrir concurso para a concessão da linha da Regoa a Chaves e á fronteira, com garantia de 4½ por cento sobre 26:000\$000 réis, podendo as curvas descer excepcionalmente a 100^m de raio. Depois de dois concursos infructiferos, o segundo dos quaes sem base de licitação e admittindo curvas de 60^m, foi decretada em 18 de fevereiro de 1903 a construção da linha por conta do Estado com fundamento no preceito da lei de 14 de julho de 1899 que auctorizava a construção com os recursos do fundo especial, das linhas cuja concessão caducasse.

Foi na mesma occasião mandado revêr com urgencia o projecto e nomearam-se duas commissões technicas para proporem os typos de material fixo e circulante.

Estavam lançadas as bases para a construção, mas faltavam os recursos pecuniarios se nos 3.000 contos que a lei de 1899 auctorizava a gastar em caminhos de ferro não cabia a construção das linhas na mesma lei enumeradas, e ainda menos os 1.500 contos precisos para

a da Regoa a Chaves.

O sr. conde de Paçô-Vieira preencheu essa lacuna com a sua lei de 1 de julho de 1903, elevando a 10.000 contos a auctorização legal, e mencionando expressamente a linha de Chaves. Conseguiu logo em seguida realizar o primeiro empréstimo dotando largamente aquella linha.

Em março d' esse anno recebeu-se uma proposta para a construção da linha por empreitada geral, ao preço de 24:000\$000 por kilometro sem material circulante, com transporte gratuito de materiaes na linha do Douro e curvas de 60^m de raio. Um ovo por um real. Foi rejeitada, como merecia, essa proposta.

Em 25 de abril de 1903 fôra aprovado o projecto revisto da 1.^a secção. De Junho d' esse anno a junho de 1904 foram adjudicadas as empreitadas da infrastructura e aprovados os typos de material.»

J. Fernando de Souza

«A linha do Côrço» in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Lisboa, 16 de Julho de 1907

24 DE AGOSTO DE 1903

«Inaugurou-se na segunda-feira preterita, com todo o brilho e esplendor, a construção da primeira empreitada do caminho de ferro do Corgo.

Foi um acto solemne, revestindo um alto character de patriotismo, e que teve uma inconfundivel significação.

Nenhum dos partidos politicos da localidade se negou a prestar ao imponente acto o concurso da sua vontade, o esforço do seu trabalho, a transitoria abdicção dos seus principios politicos. Inimigos encarniçados d' hontem, adversarios intransigentes d' ha pouco, todos elles confraternisaram n' esse dia, commungando n' um ideal de justiça, congregadas as suas vontades no esforço de mostrarem que Villa Real era digna do melhoramento por que desde tantos annos vem almejando.

Enroladas as suas bandeiras, abafadas mesquinhas dissenções, os partidos politicos deram, a extranhos e a conterraneos, o eloquente exemplo da sua união, para um fim nobre, e que tem por si a justiça impostergavel de um povo, digno de receber do poder central a quota parte dos valores com que, ininterruptamente, vem contribuindo para a economia e para a riqueza geral da nacionalidade.»

in «O Povo do Norte» Vila Real, 30 de Agosto de 1903

Auto da inauguração dos trabalhos de construção do Caminho de Ferro do Corgo

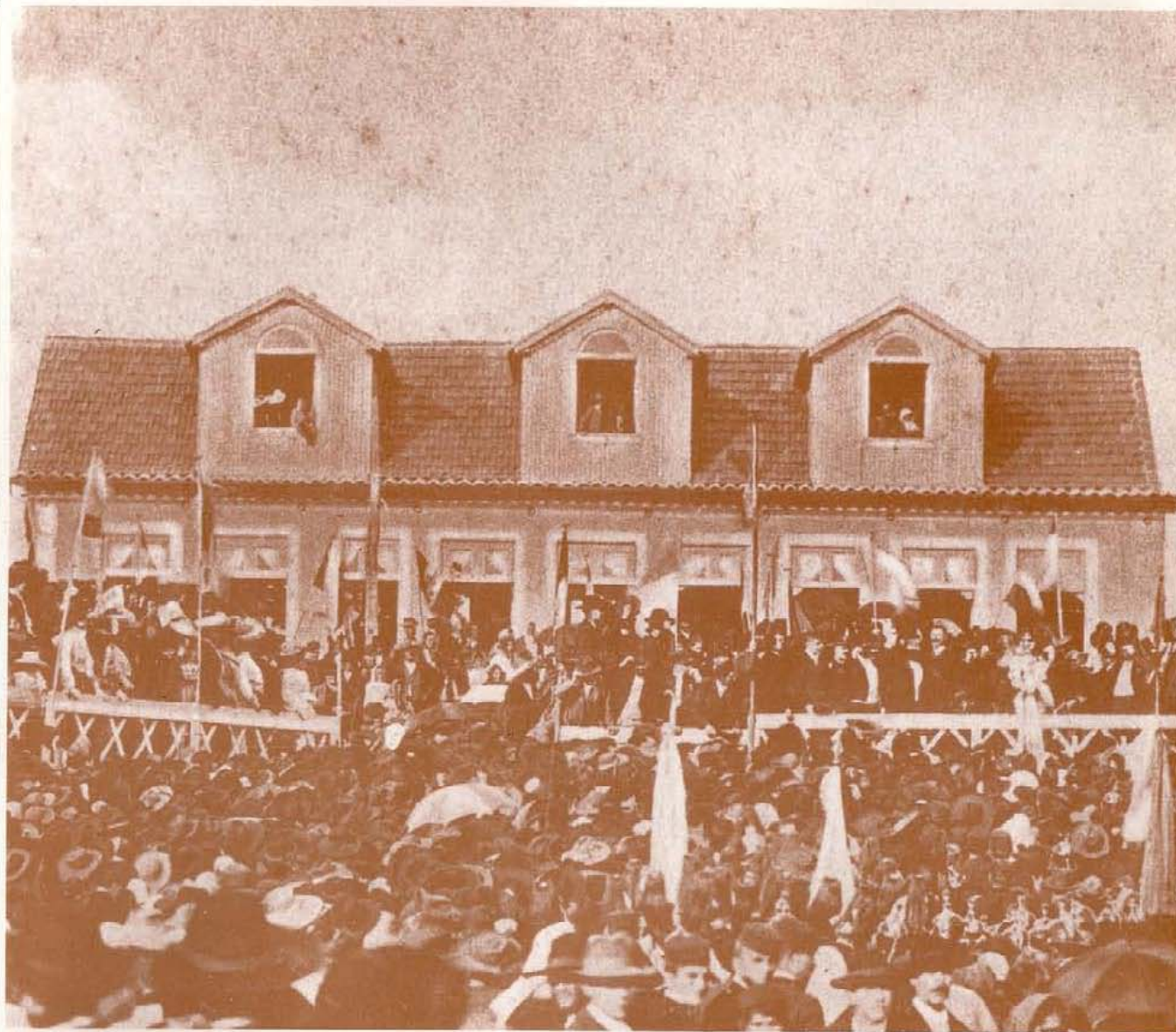
«Aos 24 dias do mez de agosto do anno de mil novecentos e tres, n' esta Villa Real e sitio da Raposeira, onde pelas quatro horas da tarde se achavam presentes o Excellentissimo Conselheiro Governador Civil d' este districto, Joaquim Augusto Alves Ferreira, na qualidade de representante do governo e bem assim os dignos Pares do Reino Antonio d' Azevedo Castello Branco, Conde de Villa Real e José d' Azevedo Castello Branco e ainda o Excellentissimo general da sexta divisão militar Antonio Eugenio Ribeiro d' Almeida e todo o seu estado-maior, Conselheiro João Gualberto Povoas, Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, Affonso do Valle Coelho Pereira Cabral, engenheiro director das construcções da mesma Direcção, José Antonio de Moraes Sarmiento, chefe da direcção dos trabalhos, Antonio Luiz Gomes Branco de Moraes Sarmiento, director das Obras Públicas do districto, commissão districtal, auditor administrativo, magistrados judiciaes, administrador interino do concelho, Manoel José de Moraes Serrão, presidente e vereadores da Camara Municipal do concelho, commandante e officiaes do regimento d' infantaria 13, vigario geral da comarca, representantes de toda a imprensa local e bem assim fun-

cionarios de todas as repartições publicas, professorado, parochos, capitalistas, proprietarios, comerciantes, representantes de varias corporações e estabelecimentos bancarios, presidente e vogaes da grande commissão promotora das festas da inauguração dos trabalhos do caminho de ferro do Corgo e o Povo de Villa Real em grande massa, para com as suas presenças abrilhantarem o solemne acto da inauguração ou inicio dos trabalhos da construcção da referida linha; tomou a palavra o Excellentissimo presidente da commissão, dr. Antonio Alberto Teixeira Lobato e depois d' uma allocução feita, levantou vivas a Sua Magestade El-Rei, toda a Familia Real, ao ex-ministro das obras publicas Manoel Francisco Vargas, ao actual ministro da mesma pasta Conde Paçô Vieira, ao conselheiro Antonio d' Azevedo Castello Branco, ao Conde de Villa Real, ao conselheiro Antonio Teixeira de Sousa e ao conselheiro Director dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, aos engenheiros que procederam aos estudos da linha, á Imprensa e ao Povo de Villa Real, que foram calorosamente correspondidos; e effectuada que foi a cerimonia da benção do respectivo terreno, o Ex.^{mo} Governador Civil na já alludida qualidade de representante do governo procedeu ao acto do primeiro córte do terreno com as formalidades usadas n' estas solemnidades, sendo n' elle

coadjuvado pelos Dignos Pares do Reino Antonio d' Azevedo Castello Branco, Conde de Villa Real e presidente da Camara Municipal do concelho d' esta capital de districto.

Para constar lavrou-se este auto, que vae ser assignado por todos os presentes, depois de lhes ser lido por mim, Antonio Julio de Mesquita Guimarães, secretario da Camara que o subscrevi.»

(Arquivo Distrital de Vila Real, Manuscrito 1605)



1 DE ABRIL DE 1906

«Até que emfim! Foi esta a exclamação que se soltou do peito arfante do povo de Villa Real e se desprende dos labios de todos nós, ao vermos chegar a dentro das agulhas da estação d' esta villa a primeira locomotiva, que triumphantemente rompia por entre alas espessas d' uma gente que em entusiasticas e esfusiantes acclamações victoriava todos aquelles que pela realização da sua mais justa aspiração tinham com intelligencia e forte vontade trabalhado.

Era uma exclamação, representante e significativa do salutar allivio que ao espirito dos que com ancia aspiravam ao usufructo das primicias d' um bem entendido progresso chegava, que se ia perder ao ar alto, abafada pela ensurdecadora e entusiastica manifestação feita aos illustres engenheiros conselheiros Fernando de Sousa, Povoas, Affonso Cabral e José Sarmiento e a todos os homens publicos que pela sua situação em destaque no meio politico e social d' este paiz poderam e quizeram até á encantadora capital de Traz-os-Montes trazer este grande elemento de progresso e ressurgimento economico para a nossa provincia, tão até hoje desprezada apesar de grandemente rica pela fertilidade do seu solo e de encantadoramente bella pela sua disposição especial dos terrenos.

Eram 11 horas menos alguns minutos, quando uma girandola annunciou a chegada do comboio á casa de guarda, nas Lameiras e 11 horas precisas quando entrou nas agulhas da estação.

Parado o comboio em frente á plataforma da estação, foram erguidos muitos vivas aos srs. Conde de Villa Real, conselheiro Antonio d' Azevedo, Teixeira de Sousa, Vargas, etc. e toda a assistencia, numerosa e selecta, acolheu com uma prolongada salva de palmas os illustres engenheiros Fernando de Sousa, Gualberto Povoas, Affonso Cabral e José Sarmiento.

Não é facil descrever a comoção e os fremitos d' alegria que em si encerrou esta singular manifestação, em seguida á qual os dignos engenheiros se encaminharam, acompanhados de centenares de pessoas para a casa da Raposeira, onde devia ser-lhes dado um almoço.

Durante todo o percurso foram lançados ao ar muitas girandas de foguetes, alguns dos quaes inundavam os ares de pequenos papeis que continham saudações a S. M. El-Rei, a S. M. a Rainha, engenheiros e todas as pessoas que prestaram o seu concurso para a effectivação do tão desejado melhoramento.

Na estação da Povoação aguardava o comboio uma banda

de musica, que n' elle seguiu até á estação de Villa Real, onde tocavam cinco bandas, que já de madrugada e ás 10 horas da manhã haviam percorrido as ruas da villa.

*

Desde o pontão de Peneda até á gare achava-se todo o recinto embandeirado e com galhardetes em postes de madeira, bem como o edificio da Estação e a casa da Raposeira, onde teve logar o almoço e que tão gentilmente foi cedida pelo seu proprietario, o nosso amigo sr. Antonio Vieira dos Santos.

*

A concorrência do povo d' esta villa e das freguezias do concelho foi enorme e superior á expectativa, pois calcula-se que não estivessem menos de 8:000 pessoas no recinto da Estação, avenida e immediações.»

in «O Progresso do Norte» Vila Real, 5 de Abril de 1906





Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o parecer, com data de 9 do corrente, da comissão encarregada de examinar o troço da linha ferrea da Regoa a Villa Real: ha por bem, conformando-se com o mesmo parecer, determinar que seja desde já aberto á exploração o referido troço de linha.

Paço, em 10 de maio de 1906 — José Gonçalves Pereira dos Santos.

12 DE MAIO DE 1906

Régua a Vila Real

«Foi aberta á exploração no dia esta nova linha.

Das linhas complementares da rede ferroviária do norte, a de Villa Real á Régua foi a primeira a ser construída, tão grande é o seu valor como elemento de progresso e tão claramente se impunha a sua execução, como necessidade imperiosa e como de indiscutível vantagem.

Os trabalhos de construção foram iniciados em 24 de agosto de 1903 e ao cabo de dois annos e meio a nova linha estava concluída. Haviam-se gasto 420 contos approximadamente, ou seja menos de 17 contos por kilometro, visto ter 25 kilometros e 97 metros d' extensão.»

in «Gazeta dos Caminhos de Ferro» Lisboa, 16 de Maio de 1906

12 DE AGOSTO DE 1906

De regresso de um periodo de repouso na estância termal das Pedras Salgadas e de algumas visitas a localidades no norte do distrito, o Rei D. Carlos visita Vila Real. Viajando de automóvel, é aguardado á entrada da Av. Almeida Lucena por grande parte da população, seguindo para o edificio do Governo Civil onde lhe são apresentados cumprimentos e, onde recebe várias Comissões que lhe fazem entrega de tantas outras «representações».

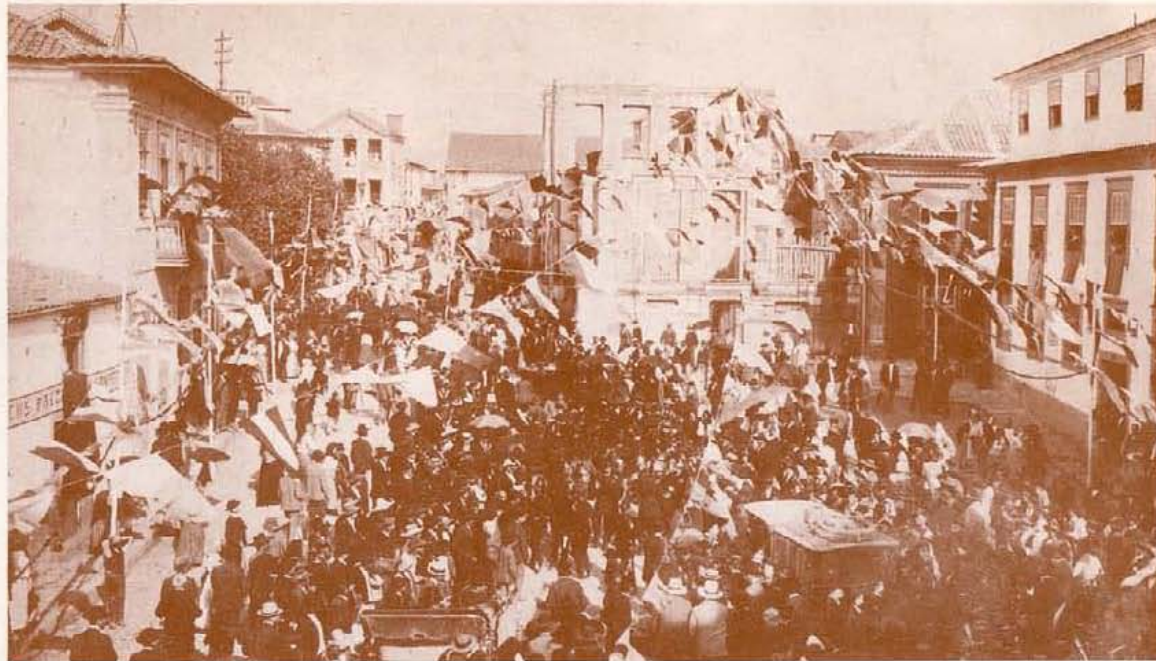
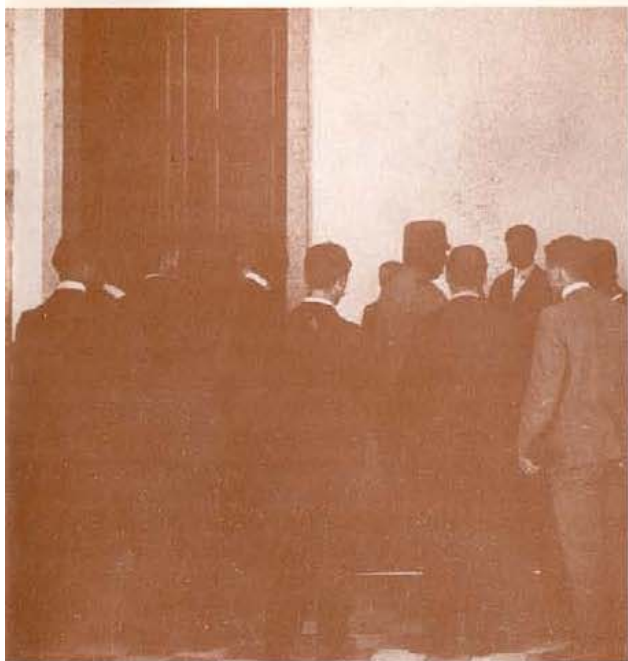
Pelas 4 horas da tarde dirige-se, acompanhado do «elemento oficial», para a estação do caminho de ferro (nesta data o Municipio atribuiu a designação de Av. D.

Carlos I á avenida de acesso a esta), sempre rodeado de população e, onde lhe são apresentadas as despedidas «não obstante» glosava ironicamente o órgão republicano local «o comboio se não dirigir para a fronteira como seria para desejar».

Em seguida, de regresso a Lisboa, toma lugar num salão continuando viagem até á Régua na Linha do Vale do Corgo, inaugurada precisamente três meses antes.

O interesse que «as gentes» de Vila Real lhe havia manifestado, expresso nas «representações» entregues, «esquecera-os na mudança de salão da Linha do Corgo para a do Douro» dizia de novo ironicamente a folha republicana.





14 DE JULHO DE 1907

Inauguração do caminho de ferro de Vila Real a Pedras Salgadas

«Com a ida de Sua Magestade El-Rei D. Carlos para Pedras Salgadas, no dia 14 do corrente, foi inaugurado o troço da linha que de Villa Real vae até aquella estancia de aguas.

A linha agora inaugurada por Sua Magestade El-Rei D. Carlos, atravessa uma das regiões mais bellas e pitorescas daquella provincia, até ao valle do Avellames, que corre por entre os soutos, marginando a estrada e cortando as povoações do mais lindo aspéto, até á estação de Pedras Salgadas, distante 400 metros da estancia de aguas.

As demonstrações festivas com que os povos das terras atravessadas pela nova linha, acudiram á passagem de El-Rei desde a Regoa, são prova do grande beneficio que o caminho de ferro traz aquellas populações que entusiasticamente saudam na pessoa do monorcha, a inauguração deste melhoramento.

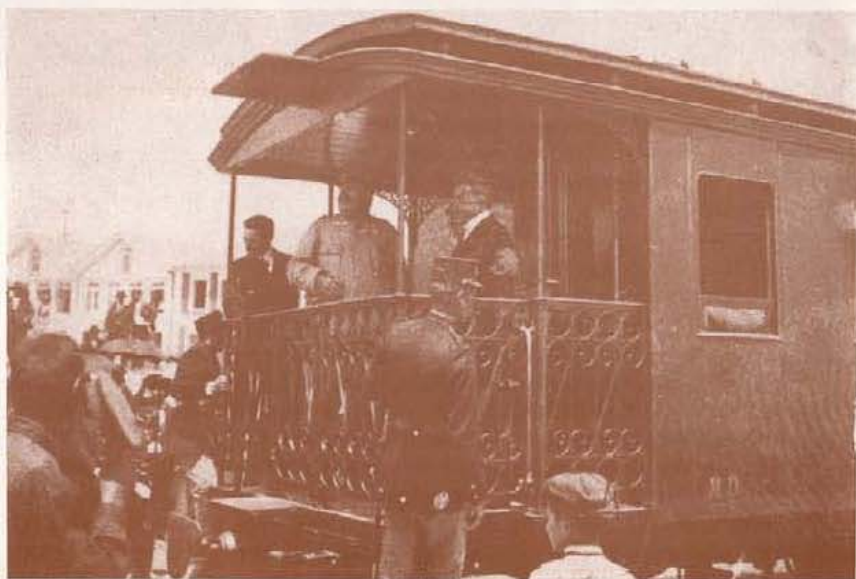
Na Regoa foi El-Rei recebido por todo o elemento official, na sala de inspeção da linha do Minho e Douro, devidamente decorada para esse fim. Ali foi lida pelo presidente da camara uma mensagem ao

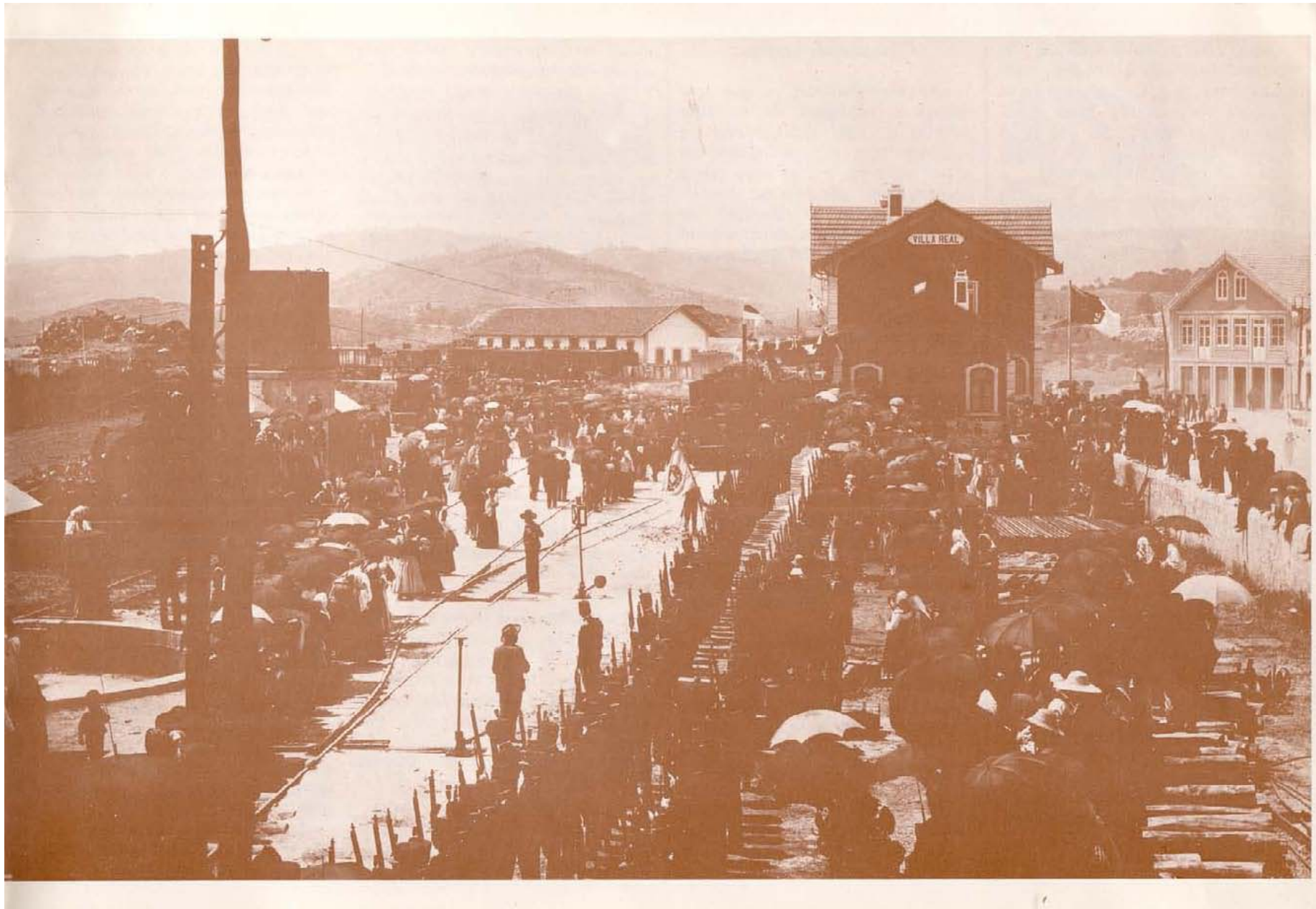
monarca agradecendo o cumprimento da promessa feita ha um anno, e o sr. Julio Vasques presidente da Comissão de Defesa do Douro, também leu outra mensagem de agradecimento pelas providencias do governo com respeito á viticultura e economia duriense.

A estas mensagens respondeu El-Rei, agradecendo a carinhosa manifestação que lhe eru feita e alimentando a esperança de que o Douro voltará á sua antiga prosperidade, para o que pode contar com o seu Rei como o melhor amigo.

Em todas as estações por onde o comboio real passou se repetiram eguaes provas de simpatia e respeito a El-Rei, redobrando de entusiasmo em Pedras Salgadas, onde Sua Magestade se apeou para tomar logar num landó que o conduziu á estancia de aguas.»

in «O Occidente» Lisboa, 30 de Julho de 1907





Mas nem tudo se passou tão serenamente como noticia «O Occidente», já que a população e os partidos aproveitaram para exprimir a sua indignação contra o regimen ditatorial de João Franco (que acompanhava o monarca).

D. Carlos regressaria a Lisboa vindo das Pedras Salgadas pelo Minho e Douro Litoral, um mês depois, em automóvel requisitado com urgência, passando em direcção à Régua pela povoação de Parada de Cunhos (concelho de Vila Real) encontrando-se a estrada guardada pela policia civil desta vila.

Cordealidade negativa

«As manifestações a que deu origem a passagem do rei pela estação d' esta villa definem e mostram bem a popularidade do actual governo, e a sancção que a população do paiz dá á sua obra de rancores contra a liberdade de imprensa, de reunião, de associação e contra a propria lei fundamental do paiz.

Haviam-se os elementos governativos aprestado para fazerem ao rei uma manifestação, que se não fosse valiosa pelo numero e pelo entusiasmo dos que n' ella tomavam parte, traduziria politicamente intenções de provar ao rei que a acção do governo não era de todo antipatica aos povos d' esta região.

Convidaram-se para isso alguns amigos d' esta villa e das aldeias proximas, que pela sua adhesão á politica franquista se achavam mais nas disposições de favorecerem os intuitos dos affeiçoados ao governo.

As opposições regeneradora e progressista, tendo conhecimento do plano, resolveram gorar-lh'o, e para isso prepararam-se também congregando na estação o maior numero possivel dos seus amigos politicos, com os seus chefes á frente.

Muito antes da hora aprazada para a chegada do comboio real, já o vasto recinto se achava pejado de gente, que a policia do Porto e

ainda os empregados da estação d' esta villa não podiam conter.

Ás 11 horas e 10 minutos ouve-se o silvo da locomotiva. No passeio uma girandola de foguetes. Logo mais foguetes estrondeiam no ar, e ao entrar nas agulhas o comboio, salvas de 21 foguetes se ouvem também.

Alguns individuos, que se acham na gare, estendem já o pescoço e aprestam-se para soltar vivas. Breve, porem, corre a noticia de que este comboio não é o que conduz o monarcha, mas o que precede em exploração á linha.

Só então os encarregados de lançarem os foguetes percebem o equivoco em que haviam cahido.

O fogo destinado a festejar a chegada do rei queimára-se antes do tempo. Como substituil-o agora? Portadores diversos correm para casa dos fogueteiros a fim de verem se conseguem alguns foguetes que serão queimados d'ahi por meia hora.

Comprehende-se a angustia que n'essa hora deve confranger o coração dos promotores dos festejos, por isso e pelo receio de que as manifestações opposicionistas assumam um caracter de franca aggressão ao governo e talvez ao proprio monarcha.

Algun fogo se arranjou, dizem. O mostrador da gare marcu 11 horas e 31 minutos. Percebe-se que uma batalha se vae dar.

Governamentaes e opposicionistas procuram accumular-se no logar em que deve parar a carruagem real. Vimos ali a camara municipal com o seu estandarte. Junto d'ella o dr. José d'Almeida e alguns empregados publicos.

A frente d'ella acha-se, porem, os srs. conde de Villa Real, conde de Mangualde, drs. José Mourão, Albino Moreira de Carvalho, Agostinho Costa, Eduardo Correia de Barros e muitos outros regeneradores e progressistas.

O comboio real entra nas agulhas da estação. Lá sobem ao ar os poucos foguetes que se poderam juntar. O presidente da camara com a vereação rompeu o cordão que lhes veda a sua approximação da carruagem real. Um popular sobe com o presidente da camara para o salão do comboio, mas antes d' elle já o sr. conde de Villa Real tem subido. Este titular solta vivas a sua magestade, e á Carta Constitucional.

Outros individuos querem escalar a carruagem. Mas o sr. administrador do concelho, com o seu enorme corpanzil, obstava á entrada.

O presidente da camara solta os vivas officiaes, a que se corresponde com vivas á liberdade, á carta constitucional e os gritos de abaixo a dictadura, abaixo o dictador.

A agitação na gare é indescriptivel. Diversos individuos tentam vir ás mãos. Impedem-lh'o