Assignaturas

São pagas adiantadas: com estampilha 1$500 reis por semestre; sem estampilha 200 reis por mez.
Numero avulso 10 réis.

A Locomotiva

PERIODICO DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE ÁS TERÇAS-FEIRAS, QUINTAS-FEIRAS E SABBADOS

Proprietario e director — Carlos Faria

Publicações

Annuncios e communicados 50 réis por linha em qualquer das paginas, e pagos adiantados.
Os originaes não se restituem.

Anno 1.º | **Aveiro, sabbado 19 de Maio de 1883** | **Numero 3**

CORRESPONDENTES LITTERARIOS

LISBOA - Gervasio Lobato

PORTO - Luiz de Magalhães

COIMBRA - Alexandre da Conceição

COLLABORADORES

Agostinho Pinheiro
Albano Coutinho
Albano de Mello
Alfredo Vieira
Alves da Veiga
Antonio Candido Ribeiro da Costa
Antonio Feijó
A. F. d'Araujo e Silva
A. Fuschini
Augusto Rocha
Camillo Castello Branco
Carlos Lobo d'Avilla
Conde de Samodães
Fernando Caldeira
Francisco Regalla
J. Honorato Regalla
J. de Magalhães Lima
Jayme Victor
Joaquim de Vasconcellos
Julio Augusto Henriques
Lourenço d'Almeida e Medeiros
Luiz Guimarães
M. Rodrigues Vieira
Maria Letizia de Rute (Princeza Ratazzi.)
Marques Gomes
Mello Freitas
Monteiro Ramalho
Oliveira Martins
Pedro Gastão Mesnier
Ramalho Ortigão
R. A. Pequito
S. de Magalhães Lima
Teixeira de Queiroz
Thomaz Ribeiro
Visconde de Benalcanfôr
Visconde d'Ouguella

A Malla do Norte

Sou uma das victimas da locomotiva.

Só uma grande força de convicções progressistas e civilisadoras me leva a desistir de todos os meus meios de vingança, e a entregar o meu corpo, a minha vida, e o destino das minhas cartas e das minhas encommendas á valentia incançavel d'esse hypogripho de ferro, que galopa loucamente na sua estrada d'aço, resfolgando, suando, guiado por dous homens tisnados como demonios—phantastica e sinistra visão que parece um sonho de possesso da demonologia medievica.

Eu sou o rei deposto das velhas viagens—sou o Postilhão.

Ah! boas jornadas d'outr'ora tão pittorescas e dramatizadas! Chegava a *chaise de poste*: eu boleava as sottas, e ao descortinar ao longe, n'uma curva de estrada, as primeiras caras da povoação em que se devia parar, indicava alegremente aos passageiros, que estendiam curiosos as cabeças fóra da portinhola:—E' a villa de A...—E' a cidade de B...—E' a aldeia de C...—

Em cada uma d'ellas eu sabia que, logo á entrada, das gelosias d'algumas cosinhas burguezas, ou das portas d'algumas vendas, dous olhos pretos ou azues me sorririam com alegria... E então aprumava-me na sella, fazia estalar a longa trança do meu chambrié e excitando as ultimas energias do tiro lá fazia entrar pelas ruas da villa aquella pesada caranguejola, balouçada na sua armação de correias ao galope herculeo dos quatro *percherons*. Era um estrondo de seis centos diabos. Vinham as familias á janella, os cães ladravam ás rodas, os garotos empoleiravam-se nas armações do jogo trazeiro. A porta da hospedaria esperava um magote de creados, de bolieiros, e de moços de cavallariça. Eu então sopeava a parelha em suor, saltava fóra da sella e ostentava com um certo orgulho a minha larga estatura de valentão, sem o menor signal de derreamento ou fadiga, emquanto que com o lenço saccudia a poeira da jaqueta verde com alamares pretos, do chapeu de alta cópa aluminada com aba direita e uma larga fita de prata, das grandes botas de salto de prateleira, onde a espora amarella brilhava com reflexos d'ouro...

E as horas, as longas horas, os dias inteiros de estrada! as travessias dos campos d'onde as ceifeiras morenas nos olhavam tão espantadas como o seu gado que se erguia de cabeça alta e orelha fita, sentindo-nos passar! as jornadas de noite, atravez dos pinhaes, onde ao mysterio do luar de inverno, a mais pequena sombra fazia aperrar as pistolas de pederneira! a paragem nas fontes e nas tavernas da estrada para dar a sopa de vinho ao gado e para se beber um copo de aguardente! o passo vagaroso e lento das ingenuas ladeiras e a desfilada louca das descidas com o governo alto e as parelhas sentadas nas retrancas!

E mais, muito mais ainda! A paizagem, as mutações rapidas e constantes do scenario da natureza, que o trote dos meus cavallos deixassem gosar e admirar mais demoradamente do que a galopada infernal dos *expressos* e dos *relampagos*! A minha raça era notavelmente artista; tinha essa natural intuição, essa espontaneidade atletica que o velho Garret tão deliciosamente observou no seu dialogo entre o vareiro e o campino. Os alvores cor de perola da aurora, os incendios phantasticos dos poentes do estio, o silencio de planice gelada onde as flores de neve caem como petalas de lirios brancos sobre o nitido lençol mostrando que envolve o cadaver da natureza, os luares d'agosto diaphanos e profundos em que a terra se submerge como n'uma atmosphera de opalas vaporisadas, as verduras macias e frescas das campinas ensopadas na luz matinal, a orchestração harmonica das simphonias da tarde, onde o rouxinol faz rendilhados de sons no seu violino magico, sobre o fundo monotono dos timbales rufados pelos ralos e dos contrabassos vibrados pelas rãs—tudo isso que a marcha rapida e estridente da locomotiva, a respiração formidavel da locomotiva apaga e abafa, tudo isso eu amei como ninguem, eu sentii como nenhum poeta, eu observei como nenhum pintor...

Como me custa hoje a entrar n'um wagon de terceira classe, empestado pelo fumo, entulhado de labregos sordidos, tendo a paisagem por medida segundo a capacidade geometrica do postigo, com a monotonia d'estações eguaes, com empregados d'uniformes eguaes, a toque de sineta e apito!

Depois que diabo é governar uma machina docil e subjugada, que o homem mais fraco faz avançar ou estacar a uma simples pressão nas alavancas! Quem é o passageiro que se lembra hoje do machinista que o conduz? Esse homem não é uma individualidade: é apenas uma pequena parte addicional da locomotiva, um parafuso, uma chave, uma torneira... Os seus movimentos estão prescriptos. Aqui caminha tanto: alem tanto; carregue n'esta alavanca: faça girar aquella roda. A machina obdece sempre. Grande facanha!

Nós ao contrario eramos examinados antes da partida. Não nos perdiamos no anonymo d'essa engenhoca a vapor. Tinhamos uma individualidade predominante. O postilhão era a vida, o destino dos passageiros. Olhava-se com esperança para as nossas pernas arqueadas de coxas herculeamente desenvolvidas, para os nossos pulsos cabelludos, grossos e duros como trancas de ferro, unico travão da pezada sege...

Por isso me sinto humilhado, como um *ci-devant* das velhas raças nobres, na multidão anonyma que se encafua n'um caminho de ferro. E sempre que ahi me encontro protesto intimamente—eu, homem de liberdade, homem do ar livre, alegre lucta dor das estradas, sincero apaixonado das largas prespectivas da natureza, aventureiro destinado e corajoso—contra essa locomoção promiscua do collectivismo moderno, pelo qual o homem se move com regulamento, horario e toques como os galuchos n'um regimento e as *marionettes* n'um theatro de feira.

Vou pois tentar reagir. Junto da *Locomotivo* eu estabelecerei as minhas antigas carreiras. E ao lado d'este correio sem curas das ambulancias e dos entregadores eu no meu picarso de garupa larga, com as crinas enastradas em fitas de côr, o rabo atado, a narina aberta e a bocca espumante, ostentarei o meu velho trajo, e entre os estalos do tchicote e o tchintar dos guizos, conduzirei, triumphante e pittoresco, a MALLA DO NORTE. (*a*)

Porto, 17 de maio

POSTILHÃO.

ANTES DO COMBOIO PARTIR

O discipulo amado, o doce e meigo S. João na ilha de Pattunos, viu em corpo e espirito duas bestas (eu conheço muitas mais) um dragão, e muitas coisas horrificas, que elle não duvidou revelar aos homens para desespero da exegeses, e de vez em quando semeou pelo livro varios anjos tocando trombeta e as ameaças de estylo com grande luxo de profecias, as quaes ninguem entende, por forma que se os homens andavam ás escuras antes de S. João lhes fallar, mais em trévas ficáram depois das allegorias intensas e bravas da apocalypse.

Mas não pára aqui.

Philinto Elisio escrevendo amphiguris como este:

Eu vi a menina
Que vence as formosas
C'os lyrios e rosas
Fallar de sob capa
A bichos da Papa.
Foi muito damninho
A's cepas do Minho
O sol d'este hynverno:
Quem pôz o governo
Nas mãos da creança
Não canta nem dansa;
Mas põe geringonça
Nos papos da Onça...

Ora Philinto Elisio quando assim viajava em volta do senso commum, sem nunca lhe transpor as fronteiras, ao menos não protestou com ira que se alguem lhe rectificasse as palavras sem nexa do livro incorreria na execração eterna e se afogaria na desventura e desespero perseguido por Deus, e pelo Diabo.

S. João conjuga a cada passo um verbo, que contende com o meu pudor, e para elle na lingoagem arrevesada, que se guinda em falsos europeis ininteligiveis, Jerusalem, a pobre cidade maldicta é sempre a grande prostituta.

Chegou até a dizer n'um versiculo do capitulo XVII:—*E os dez cornos, que tu viste são dez Reis*...

Esta grave offensa á monarchia é objecto de policia correccional, e hão de concordar que os republicanos portuguezes tem uma outra cordura de maneiras.

MELLO FREITAS.

REAL FABRICA DE PORCELLANAS DA VISTA ALEGRE

(CONTINUADO DO N.º 2)

II

Historiámos já a fundação da fabrica e os seus progressivos melhoramentos, agora occupar-nos-hemos da descripção do edificio e officinas que o compõem.

E' modestissima a apparencia exterior da fabrica, de forma que a impressão por esta produzida ao forasteiro que pela primeira vez a visita, nem por sombras lhe dará a conhecer que elle se acha frente a frente com um grande estabelecimento industrial.

Correndo parallelos com um grande parque, pelo lado do norte, estão os armazens da louça branca e pintada, loja de vendas e escriptorio.

Entre estas duas dependencias da fabrica é que fica a entrada que dá accesso a um pateo arborisado, á volta do qual estão os armazens já referidos, a casa do deposito, e officina de formas e moldes, e bem assim a das *gazetas*, deposito de material de incendios, casa onde se guardam os restos do antigo museu da fabrica, officina de carpinteria, e entrada para a estancia das lenhas.

São vastos os armazens do deposito de louça pintada e branca, especialmente o d'esta ultima.

A officina de moldes e *gazetas* está bem montada como todas as restantes da fabrica.

E' previsoria a casa onde estão os productos que compõem o chamado museu da fabrica, o que é deveras para lamentar, pois tornam-se dignos d'uma boa collocação.

A estancia das lenhas fica ao norte do edificio e está completamente isolada d'elle.

Méde 67,^{m}60 de comprido e 53,^{m} de largura.

A sua superficie é restangular.

D'aquelle pateo passa-se para as officinas da olaria. São duas salas bastante espaçosas, onde ha 38 rodas d'oleiro, junto a estas está uma outra mais pequena, que é officina de aprendisagem e deposito de modelos. Junto d'aquelles ha um terreno ajardinado onde estão os telheiros para seccar a louça.

Da officina de olaria passa-se a um longo corredor ao fim do qual estão officinas de pintura. São duas as salas destidas para a pintura, cheias de luz e bem aventiladas.

A' direita d'aquelle corredor fica a lythographia. Montada, segundo todas as exigencias do fim a que é destinada, funcciona apenas de 1880 em diante. São bastantes satisfatorios os resultados obtidos pelo processo lythographico, que tem a grande vantagem de ficar muito mais barato do que o geralmente seguido na pintura da porcellana, e aqui desde principio adoptado.

Em seguida á lythographia fica o deposito de louça que ha de ser pintada e do lado fronteiro a casa das *muflas* onde ha tambem duas estufas para seccar a louça pintada.

Da sala da pintura desce-se para o deposito do barro perparado e casa de amassadura, e d'aqui para a officina de trituração, onde se acham montadas as galgas e pisões a que dá movimento uma machina a vapor.

Para além da machina estão as estufas para seccar areia, alimentadas com o calor perdido das caldeiras, um torno a que ella dá movimento, e as officinas de serralheria. Parallela com esta parte do edificio que é a mais vasta de todo elle, fica a estancia do carvão e differentes telheiros para a secca do barro. Proximo está a officina de lavagem e escolha de materiaes empregados no fabrico da porcellana.

Os fornos, esses, tres ficam pouco acima d'estas ultimas officinas, e o outro que é o maior, junto ao deposito de louça branca, ao pé do qual fica tambem a officina de vidrar.

Ao norte da casa dos tres fornos e do lado fronteiro do caminho de serviço da fabrica fica a officina de esculptura, o laboratorio em que se opera a solução do oiro e preparação de algumas tintas. Está tambem ahi junto a caldeira para a calcinação do gesso.

A machina a vapor, collocada na officina de trituração, a que já nos referimos, foi feita em Lisboa por Bachelay. Tem duas caldeiras de fogo central e força de 14 cavallos. Foi assente em 1865 por Daniel Werlong, artista de raro merito com o curso de artes e officios em Paris, que durante alguns annos dirigiu a officina de serralheria da fabrica.

A chaminé que dá vasão ao fumo das caldeiras tem 14,^{m} de altura e foi construida em 1879, por operarios do estabelecimento.

A machina communica movimento por meio d'uma corrêa sem fim, a um tambor fixo no veio principal o qual o transmitte por meio de engrenagens aos differentes engenhos destinados a moer e misturar os materiaes empregados na fabrica de porcellana.

Os quatro fornos destinados para coser a porcellana, tem todos a fórma cylindrica e são construidos com tijolos refractarios fabricados no estabelecimento. Cada um d'elles tem quatro fornalhas e dois andares.

Além dos quatro grandes fornos ha outros mais pequenos destinados a fixar as tintas, que são as *muflas*. Estes fornos, se tal nome se lhe pode applicar, são caixas feitas de argila refractaria, separadas umas das outras por paredes de igual natureza.

Contém varios compartimentos formados por folhas de ferro, a que servem d'apoio calços tambem d'argila refractaria,

São oito as *muflas*, tendo cada uma d'ellas fornalha independente.

MARQUES GOMES.

BOSQUEJO HISTORICO DOS CAMINHOS DE FERRO

(CONTINUADO DO N.º ANTECEDENTE)

Diversos teem sido os aperfeiçoamentos dos *rails* sob os tres importantissimos pontos de vista do economia, duração e resistencia.

Desde a primitiva forma rectangular até á do typo Vignolle, que é hoje geralmente empregado, muitos teem sido os ensaios e estudos da forma da secção transversal.

Não se imagine que este problema é de somenos importancia.

Para demonstrar a influencia do augmento de superficie na questão economica das vias ferreas bastará dizer que o excesso de um centimetro quadrado na secção de cada *rail* acarreta um augmento de despeza de 779 kilogrammas por kilometro. Para o nosso paiz, que possue em exploração 1482 kilometros de caminhos de ferro, o excesso seria de 2:308:956 kilogrammas!

Na hypothese do preço regular de 60 reis por kilogramma o dispendio proveniente do excesso de um centimetro quadrado da secção custaria a consideravel verba de reis 138:337$360!

Um *rail* deve ter tres partes distinctas destinadas a preencher funcções diversas—o rebordo, a alma e o chapim.

A primeira supportando a pressão e o attrito das rodas tem sempre um desenvolvimento e uma curvatura proprios para obstarem ás deformações do ferro; a segunda tendo de resistir essencialmente á flexão apresen-

(*a*) A LOCOMOTIVA offerece aos seus leitores este problema: dado este artigo, advinhar o nome civil do auctor. Ao felizão que o resolver, a LOCOMOTIVA como premio, dará os numeros em que publicar as chronicas dos proximos festejos reaes em Madrid, feitos expressa e galantemente pela dourada penna de Mme Rute, (PRINCEZA RATAZZI.)

ta a sua maior dimensão no sentido vertical; e a terceira, destinada a fixar os *rails* e a mantel-os n'uma posição firme e estavel, offerece uma larga sapata horisontal.

Muitos teem sido os typos de *rails* empregados em vias-ferreas. Foram adoptados *typos* só de rebordo e alma, de rebordo sem alma, com dous rebordos e alma podendo substituir-se um rebordo quando a outro está gasto, e com outras disposições.

O primeiro *rail* de rebordo foi applicado no caminho de ferro de Saint-Etienne.

M. Leon Coste, director d'esse caminho e antigo technico das officinas de ferro de Decazeville, imaginou diversos typos que foram abandonados em virtude da sua instabilidade e dos inconvenientes das cunhas e dos fixadores com que eram seguros, pois que não tinham chapim.

M. Vignolle, engenheiro inglez, foi quem primeiramente começou a empregar na Inglaterra o *rail* de rebordo, alma e chapim, *rail* inventado na Allemanha onde o seu emprego de la muito havia sido adoptado.

A' parte pequenas alterações nas curvas de rebordo o *rail* Vignolle differe um pouco do typo allemão por ter a alma mais alta. E' a unica modificação palpavel que se encontra nos *rails* d'este engenheiro.

Como dissemos, qualquer economia, de superficie na secção d'um *rail* influe poderosamente no custo d'um caminho de ferro.

Procurando reduzir ao minimo o peso dos *rails*, sem quebra da resistencia á compressão ou flexão, diversos engenheiros e constructores teem imaginado typos curiosos.

Assim M. Barlow construiu *rails* com chapas de ferro curvadas em forma de V invertido, fixas a travessas do mesmo metal por meio de arrelhtes. Sobre o angulo arredondado giram as rodas.

Este systema, pelo facto de evitar o emprego de madeira em travessas ou longuerinas e de consumir pouco peso de metal nos *rails*, valeu ao seu auctor um sem numero de encomios de muitos engenheiros inglezes.

Na propria França foi este typo adoptado no caminho de ferro do Meio-Dia.

A pratica, porem, demonstrou que a economia não era compensada pelos graves inconvenientes que em pouco tempo se notaram.

M. Brunel, filho, attentando nas deslocações e movimentos lateraes de todos os systemas de *rails* de peso minimo quiz remediar estes defeitos empregando o seu *rail* em forma de U invertido, assente em todo o seu comprimento sobre uma longuerina de madeira apoiada em travessas tambem de madeira.

Taes teem sido as diversas phases principaes das transformações dos typos dos *rails* para caminhos de ferro a vapor. Não sendo nosso proposito occuparmo-nos por em quanto da historia dos caminhos de ferro americanos, é claro que não entramos na questão dos *rails* d'estes ultimos caminhos, onde os typos são muito variados e muito differentes, essencialmente quando são destinados á tracção dentro das ruas das cidades.

Quando tratarmos dos typos attinentes ás travessas e longuerinas veremos como estas questões se ligam intimamente com as dos *rails*.

CONTINUA.

A. F. D'ARAUJO E SILVA.

REVISTA DE TOUROS EM MADRID

A Locomotiva passa a mostrar um specimen d'esta litteratura tão peculiar como grata aos hespanhoes. A revista que abaixo vae cuidadosamente copiada letra a letra, de um dos ultimos numeros do importante jornal madrileno *El Liberal* é interessantissima não só como amostra do genero, mas ainda pela critica alli feita aos portuguezes, e pelos martyrios que padece o idioma de Camões.

DENDE A TRINCHEIRA

ANOTAMENTOS DE SORAQUINHO.

¡OS TOUROS MOLHADOS!

— Con que, amigo Fontes da Silva Pimentel Salgado Loronha dos Montes Pardos, ?qué me cuenta usted de la corrida de hoy?

— A toirada não foi toirada... Foi uma festa acuatica. Em Lisboa tiramos as nuves melhor educadinhas.

— ¿No llueve en Lisboa, amigo Fontes da Silva Pi... pi... pi...

— Mentel Salgado Noronha dos Montes Pardos. Si, meu senhor, mais em Lisboa a chuva é sempre oportuna. Lá nunca apresenta—se a tarde carrancuda, porque o mesmo firmamento téme lá os espantaveis cornos das feras portuguezas.

— Pues aquí no se asusta nadie de los cuernos. ¡El que menos, los lleva para andar por casa!

— ¿De veras? ¿E quem lida aos espanhoes?

— *O governo*, amigo Fontes da Silva Pi... pi... pi...

— Mentel Salgado Noronha dos Montes Pardos.

En estos y otros coloquios entretuve ayer un par de horas con un lusitano que ha venido á Madrid, para prender fuego á la villa y córte por los cuatro costados, si hay algun madrileño que ose decir que no le gusta la insigne actriz Lucinda Simoes de Furtado Coelho.

Como, afortunadamente, no hay ningun madrileño capaz de decir semejante cosa, mi amigo se ha resuelto á perdonarnos la vida y á permitirnos que aplaudamos espontáneamente á la actriz portuguesa. ¡De buena nos hemos escapado!

Pues este portugués, o *terror dos Madrilès*, como si dijéramos, fué ayer á la plaza de toros con paragnas, capote impermeable, chanclos de goma, con calabazes en la cintura y un bote salva vidas debajo del brazo... ¡Déles usted a estos lusos tardes *carrancuda*!

Con tantos preservativos, el hombre se enteró de la corrida mejor que el mismo Cuatro-Dedos—que no se enteró de nada—y como además de ser en Lisboa *um dos primeiros amadores de touros*, és un gran náutico, y no hay regata en el Tajo en que él no tome parte, la platica que tuvimos anoche fué para mi de gran recreo é instruccion. Los datos del Portugués completaron los mios, y ámbos á dos, realizamos en el terreno tauromáquico lo que no pueden realizar Borbones y Braganzas...

¡La union ibérical!

O GADO.

— ¿Ista era á sexta corrida da epocha?

— *Chachipé*, respondi al luso.

— Com tempo seco, o gado de Nuñes de Prado deixaria satisfeito o povo madrileno.

— Si, señor, con tiempo seco y con lidiadores como Dios manda, las reses de Arcos de la Frontera hubieran dado gusto; pero ¡ay, amigo! el ganadero propone y los del pelo trenzado disponen.

— Os touros estavam ben tratados...

— Si, en su casa; que es en el redondel, los pusieron como si hubieran tenido algo que ver en la causa de Monasterio.

— Eram de boas estampas...

— Para los lidiadores, como si los hubiera dibujado Orbaneja.

— Alguns houve muito bravos. O primeiro dava jogo...

— Y se llamaba *Manchao*, cárdeno, bragado y buen mozo. Le recuerdo perfectamente. Diez veces se arrimó á los caballos con voluntad, y mató uno.

— ¿Quem era o toureiro venerabel que tomou a diviza branca e de côr de menina amorosa?

— El Buñolero, un contemporaneo de Camons...

— ¡Safa!

— *Passajero* fué tambien un torito, que habia que mirarlo. Era cárdeno, liston y caido de cuerna. Ocho puyazos tomó con gnas y brios, dejando un jaco en la arena..

— ¿Arca, meu senhor? ¡Era o mar Atlantico com todas suas consequencias!

— Cási, cási; porque aquello no era torear, sino pescar con red, y los tororos parecian buzos.

— Tambem o touro *Cimbareto*.

— Tambem fué bueno, si, señor; en apariencia. Era del mismo pelo que sus hermanos, y bizco del izquierdo. ¿Y salió con piés, eh?

— Com novecientos pés de touro.

— Eso es, llevando consigo, como quien dice, todas las rgadenaias portuguesas. Pero resultó blando, muy blando, y solo tomó cinco puyazos, con lo cual dió el señor presidente por terminada la suerte de varas, y el auditorio dió por empezada la silba...

— O povo espanhol nao respeta as suas auctoridades mais venérandas.

— Eso decia Martinez Luna, que era el presidente, y estaba temblando de emocion ante el resultado de las elecciones municipales; pero el cuerpo electoral votó en contra.

— ¡E um direito do povo!

— Que casi siempre le sale torcido.. Mejor que el terce toro, fué y bien armado. Era receloso y tardo: pero hería con tal acierto, que en cinco garrochazos, mató cuatro jamelgos.

— ¡Todo um regimento de cavalheria portugueza!

— El toro se defendió en el segundo tercio, y llegó á la muerte hecho un cobardon. Sus hermanos habian estado en el trance supremo más decentes. El quinto se llamaba *Trabuquito*, de pelo negro y astillado del piton zurdo. Fué muy mal picado; tomó siete puyazos sin consecuencias, y acabó por volver la fila.

— O ultimo touro era brando, mais nao affastou-se dos cavalheiros das lanças...

— Como que *Rodeito* se acercó á ellos con voluntad hasta once veces, y se las hubo en una ocasion con tres picadores reunidos por aquello de que nunca viene un mal solo... Tres hajas causó entre los cuadrúpedo que recorrian la plaza.

— ¡Qué praça nem qué rapacinho morto, si era um *ferradeiro*!

OS HOMENS DAS LANÇAS.

— ¡Y tan *ferradeiro*, amigo mio! ¿De qué sirve dar *bom gado*, como dice usted, si los peones con sus recortes y los garrochistas barrenando, lo echan á perder lastimosamente! ¿Ha visto usted en esta corrida que se hayan ido una vez lo picadores á la res en corte y por derecho, sacando poco palo, castigando á lei y echándose fuera en regla y como manda el arte?

— ¡Oh, meu senhor! Isto que diz vossa senhoría é uma das mais colossaes aspiraçoes da umanidade...

— Y la más irrealizable tambien. ¿Qué me cuenta usted por ejemplo, de Canales y de Trigo?

— Não me faga chorar...

— ¿Y de Veneno, que tambien puso algunas varas? Convengamos, amigo mio, en que los *cavalheiros* se portan muy mal cuando llueve, tan mal como...

— Como cuando faz bom tempo.

— Usted me lo ha quitado de la boca.

OS RAPAZES.

— Dos rapazes, Guerrita e Morenito empregaram todos os esforços por satisfazer o publico.

— Si, señor, y que los chicos estaban en el *acuarium* como en su elemento. A estos ló mismo les da que llueva capuchinos de bronce, como que caiga plomo derretido. Guerrita siempre cumple de verdad: lo mismo en seco que pasado por agua.

— Guerrita é um extraordinario farpalheiro...

— Por mar y por tierra, como quein dice. Al segundo toro le puso dos pares cuarteando, que deban ganas de echarse a nadar para felicitarle. Al quinto le puso un par al cuarteo y otro de frente, como en la edad de oro del toreo.

— Cuando Portugal conquiste á Espanha, faremos ao senhor Guerrita rector da universidade de Coimbra.

— Con tal de que no lleven ustedes de professores á ninguna parte á Julian y á Hipólito Sanchez, me conformo. Dos pares y medio colgaron al primer toro; el de Julian me gustó. En el cuarto toro se cubrieron los dos de... de... ¿Como se dice en portugués?

— ...

— Ya; poco más ó ménos lo mismo. Pues mire usted, tampoco hay motivos para alabar á los banderilleros de Quatro Dedos, Primito y Corito dejaron en el morrillo del tercer cornupeto tres pares regularcillos. El último burel fué banderilleado medianamente. Corito se llevó un buen susto al caerso frente al tercer toro...

— Mais nao levou pancada forte.

REVISTA DA SEMANA

A *Locomotiva* sae da estação d'Aveiro pela terceira vez no fim da semana. Bom era, carissimo e amavel leitor, que por esta via te mandasse na prosa chã d'um provinciano acanhado, um esboço ligeiro, espumado, da existencia honesta d'esta princeza do Vouga. Mas que te hei de eu dizer, sem me tornar indiscreto e impertinente? Que posso eu communicar-te que te interesse e não te enfade?

A convenção sensata d'um enorme alcance social celebrada entre varias gazetas de Lisboa e Porto, e a que de bom grado ecfernamente adheriram outras folhas da provincia, de não se noticiarem quaesquer casos de morte violenta, para Aveiro quasi que foi briosa.

Aqui, felizmente para a moral e para o bom senso, esses desastres damninhos não se exibem á luz suavissima e pura que nos retempera e illumina. Ainda bem que assim é. Ainda bem que o podemos confessar com orgulho. Não dá contingente algum por enfado a chronica. As desordens e as arruaças são improprias de gente que trabalha de dia e do me de noite. Por essa parte nada ha que reparar tambem. Confessemol-o com uma soberba bem entendida, rendidos para com os instinctos pacatos d'esta laboriosa povoação. Nas terras grandes, grandes centros de actividade, onde ha de tudo um pouco, o luxo d'amiseria, a fome e a gula, a honestidade da depravação, a honradez e a ladroeira e a —e que se espapa n'um ocio ultrajante, gente que logra mal fornecer ás guelas o negro pão quotidiano, mediante um trabalho violento e oppressor—ahi costuma haver, pagos pela bolsa larga do estado, um corpo de homens encarregados de vigiar as mãos dos seus semelhantes que levam vida airada sem terem brazão á porta, nem cilos nas, mãos embora os seus nomes constem de varios articulados das estancias judiciaes. Os primeiros constituem a policia; aos segundos chamam gatunos e vadios.

N'este bello torrão abençoado nem ha policia nem ha vadios. A policia é feita pelos cidadãos que fecham e trancam á noite as portas das suas casas, para se differençarem dos simples habitantes dos montes, que dormem com a porta aberta. E como se isto não bastasse, da parte da policia que algo se denomina hygiene, encarrega-se a mãe-natureza. Quero dizer que os ventos dominantes do norte, que fazem pé de guerra n'esta zona, com uma persistencia pasmosa, e uma dedicação verdadeiramente heroica, leva para longe, por essas campinas fóra, até se sumirem nos pinheiraes d'alem, as exhalações nauseabundas das ruas descuradas e dos canos de esgoto mais em abandono.

Digam-me agora em boa verdade e melhor consciencia, aonde se realisa uma economia como esta, e em tão excellentes condições. De resto o mais que ha, pouco mais é. Successos palpitantes—nem um.

Factos que assombrem o mundo, não é cousa que por cá se gaste. Espectaculos... oh! esteve aqui ultimamente a Companhia de opera comica do sr. A. Garraio, que deu no theatro Aveirense o *Segredo d'uma dama*, a *Filha do tambor-mór* e o *Copo de prata*. Ora bem. Eu disse no principio d'estas linhas que a minha prosa é chã, etc. Devo dizer tambem que tenho uns habitos selvagens. Não frequento o theatro. Nada posso, pois, dizer do desempenho, nem do merecimento das operetas supracitadas.

Mas o caso não exige a minha sancção, nem a minha critica. Posso pois, por isso, como por tudo o mais, ligeiramente, espumando, receoso de tomar a *Locomotiva* demasiadamente pezada com esta prosa deschoruda e palida, escripta á hora do crepusculo em papel almasso com um bico oxidado mettido ha tres mezes n'uma penna de pataco. E muito commovido e muito impressionado, na attitude submissa d'um carteiro em vespera de exame, ponho ponto já e abro em seguida § até á proxima semana.

M. RODRIGUES VIEIRA.

ANNUNCIOS

HOTEIS

LISBOA—*Hotel Bragança* disputa e ameaça sobrepujar o Hotel Central. Exceptuando este, é sem duvida o primeiro hotel

de Lisboa e do paiz. N'elle se hospedaram os Imperadores do Brazil e a Princeza Ratazzi. E' o escolhido de preferencia pelas embaixadas estrangeiras. Encontra-se alli, em brilhante equilibrio, o conforto, a elegancia, o luxo e a justiça dos preços.

PORTO—*Grande Hotel do Porto* é o principal d'esta grande e opulenta cidade. Construido expressamente para o seu fim, segundo os melhores modelos do mundo. O seu proprietario dedicou-lhe toda a attenção em largas viagens de estudo.

Appenso ao hotel ha sob a direcção de um medico expecialista um estabelecimento de banhos, como não tem segundo a Peninsula.

HOTEL ALLIANÇA

SUCCESSOR DO HOTEL INGLEZ DE MARY CASTRO

PORTO—RUA DO SÁ DA BANDEIRA, N.º 53

Este hotel situado no ponto mais central da cidade, proximo dos theatros e da estação Central dos Caminhos de ferro, com carro americano pela porta, tem excellentes commodos e magnifico serviço de mesa por preços excessivamente modicos.

BRAGA—BOM JESUS DO MONTE — *O Grande Hotel* offerece em aceio, meza, habitações, e commodidades o ideal dos hoteis para estações de verão na montanha. Em balde se lhe buscará um rival fóra de Lisboa e Porto.

MADRID—*Gran Hotel de la Paix*, propriedade dos srs. Capdville & Compagnie, é um estabelecimento parisiense. Situado na Puerta del Sol, no coração de Madrid, senhor de um enorme edificio, não acha concorrencia que o suplante.

MADRID—*Hotel de Paris*, esplendida hospedagem. Vistas sobre a Puerta del Sol, calle de Alcalá e Carrera de S. Geronimo é o mais bem situado hotel de Madrid. Todo o rez-de onde chaussée é occupado pelo Café Imperial-todas as noites ha concertos magnificos.

SEVILHA—*Gran Fonda del Paris* é o melhor hotel da capital da Andalusia e montado sobre as melhores modelos europeus. O seu pateo é uma vasta e formossisime estufa, como poucos jardins botanicos poderão ostentar.

Tem soberbas acomodações com rica mobilia.

PARIS—*Grand Hotel*, na Praça da Nova Opera, 12 Bonlevard des Capucines, sob a direcção de Mr. Van Hymbeeck.

Tem 3 elevadores que sobem até ao 5.º andar. Almoço por 5 francos, incluindo vinho café e cognac. Jantar de meza redonda por 8 francos, com vinho.

PARIS—*Grand Hotel do Louvre*, sobre os afamados magazins do Louvre, tem 700 divisões, entre quartos e salas. Meza redonda e preços modicos.

PARIS—*Hotel Continental*. Uma maravilha como só se vêeu nos Estados-Unidos. Em frente do Jardim das Tulherias, com entrada pela Rua Castiglione.

Magnificencia, e economia.

LONDRES—*Hotel de Paris e da Europa* um dos rarissimos com cosinha franceza, é ruidosamente concorrido por viajantes—9 Leicester Sqre, cerca da gare de Charing-Cross.

ALFAIATES

MADRID—*Muñoz y Pedraza* ao sair da Puerta del Sol para a Calle Mayor. E' sem reparo algum o mais procurado estabelecimento d'esta especie. Os fatos tem um córte de superior elegancia. São celebradas as suas collecções de lenços, gravatas e camisas de manhã.

LISBOA—*José Maria Catarro*, Rua Aurea, 100. Antigo professor de modas; tem optimos estofos e officiaes perfeitos. As fazendas que emprega são sempre cuidadosamente examinadas.

PORTO—*Filippe Louzada*, Rua de Santo Antonio, não tem competencia no córte. E' o alfaiate dos elegantes.

SAPATEIROS

SEVILHA—*Chico*, calle de Sierpes. Em Sevilha onde é proverbial a perfeição de calçado, elle é o primeiro. Toda a gente o sabe.

LISBOA—*Serra*, Rua do Alecrim, recebe calçado do estrangeiro. Garente a sua duração e a delicadeza da fórma e do acabamento.

PERFUMARIAS

LISBOA—*Godfroy père*, Chiado. Tem no seu estabelecimento de cabelleireiro o quo ha de mais fino e *fashionable* em essencias, pomadas e cosmeticos.

MADRID—*Ramillete Earopeo*, Calle de Sevilha, 8.—Orgulha-se em offerecer aos seus freguezes a *crême de la crême* dos encautos do toucador e do lavatorio.

LUVEIROS

LISBOA—*Baron*, Rua do Ouro.

Esta luvaria esmera-se no acabamento esmeradissimo dos seus artefactos, e acompanha todas as invenções.

PORTO—*Bonifacia*, Rua de Santo Antonio. A sua recommendação está em ter a sua freguezia exclusivamente na alta elegancia.

FUNDIÇÃO DO BOLHÃO

352, Rua de Fernandes Thomaz 352,

Este estabelecimento, tendo augmentado o seu machinismo e reformado o seu pessoal, está habilitado para a fabricação e collocação, tanto no Porto como nas provincias, de quaesquer construcções civis ou mechanicas, a preços reduzidos.

Acceita portanto encommendas para o fornecimento de coberturas metallicas, vigamentos, portões e varandas, machinas a vapor e suas caldeiras, escadas, depositos para agua e azeite, estancarios e bombas, tubos de ferro fundido ou de chumbo, corêtos para jardim, ourinoes e todas as obras concernentes a fundição, serralheria ou mechanica.

Nos seus armazens ha sempre um grande sortimento de louça de ferro estanhado, fogões para cosinhas e salas, estufas, guarda-brazas, fusos para lagares, carvoeiras, prensas para copiar e sellar, engarrafadores, arrolhadores e esmaga rolhas, corta-palhas, cruzes para mausoléos, torneiras de ferro e metal, bancos e cadeiras para jardim, ferros para brunir, torradores para café e muitos outros objectos proprios para uso domestico.

CHAPA ZINCADA PARA TELHADOS, LIZA E ONDEADA

TUBOS DE CHUMBO

Preços por kilo

De 15mm a 50mm, 140 réis—De 12,5mm, 1[illegible]0 réis—De 10mm, 220 réis

PALACIO DE CRYSTAL PORTUENSE

GRANDE E UNICA LOTERIA

FEITA PELA

SOCIEDADE DO PALACIO DE CRYSTAL PORTUENSE

NA

CIDADE DO PORTO

A FIM DE DESENVOLVER OS INTUITOS DA SUA CRIAÇÃO

Legalmente auctorisado pelo Governo de Portugal

EXTRACÇÃO NO DIA 24 DE JUNHO DE 1883

1	GRANDE PREMIO DE REIS.....	50:000$000
1	GRANDE PREMIO DE REIS.....	20:000$000
1	GRANDE PREMIO DE REIS.....	10:000$000
2	premios de 5:000$000 de reis cada um	10:000$000
5	premios de 2:000$000 de reis cada um	10:000$000
10	premios de 1:000$000 de réis cada um	10:000$000
20	premios de 500$000 reis cada um....	10:000$000
100	premios de 100$000 reis cada um....	10:000$000
200	premios de 50$000 reis cada um.....	10:000$000
1:000	premios de 20$000 reis cada um.....	20:000$000

1:340 PREMIOS NO VALOR DE

CENTO E SESSENTA CONTOS

O sorteio realisar-se-ha na grande Nave Central do Palacio, sendo immediatamente publicada a lista dos premios e aberto o pagamento. Os originaes são representados por bilhetes inteiros, meios e quartos, assignados pela direcção do Palacio. E' prohibida a abertura de fracções ou cautellas, visto que a emissão d'esta loteria é propriedade exclusiva da Sociedade do Palacio.

Bilhetes desde já á venda nas principaes casas de cambio de Portugal e Ilhas

O Director Gerente do Palacio de Crystal=Porto=satisfaz pelo correio, para toda a parte, registo e porte franco, os pedidos acompanhados do seu importe em vales, notas de banco, ordens ou qualquer effeito de prompta realização.

Preços:—Bilhete inteiro, 10$000 reis—meio, 5$000 reis—quarto, 2$500.

Acceitam-se correspondentes, á commissão, em todas as terras do reino. Dirigir ao—Director Gerente do Palacio de Crystal—Porto.

IMPRENSA AVEIRENSE

LARGO DA VERA-CRUZ — AVEIRO

Esta Imprensa, que está hoje fornecendo impressos para grande parte do paiz, acha-se actualmente habilitada a tomar conta de todas as obras concernentes á arte typographica, taes como: livros, jornaes, estatutos, posturas, regulamentos, mappas, etc., garantindo a perfeição e nitidez dos seus trabalhos e a extraordinaria modicidade dos preços, que são inferiores a todos os das outras Imprensas.

Todas as requesições devem ser dirigidas á ADMINISTRAÇÃO DA IMPRENSA AVEIRENSE

Aveiro

Expediente

A «Locomotiva» deixará de ser enviada ás pessoas que até ao terceiro numero não pagarem as respectivas assignaturas.

A «Locomotiva» necessita de agentes nas differentes terras do paiz, não só para promoverem a venda do jornal, mas igualmente para fornecerem informações sobre os hoteis, meios de transporte, estabelecimentos industriaes, fabricas, monumentos e curiosidades das suas localidades, emfim sobre tudo que possa interessar os viajantes.

A «Locomotiva» tem por agentes para a sua venda o sr. Sebastião Vieira de Magalhães, do Porto, no kiosque da Praça de D. Pedro; e em Coimbra o sr. Antonio Tristão Vieira, rua no Paço, n.º 9; e na Figueira o sr. João José de Sousa.

A Locomotiva publicará os novos horarios dos Caminhos de Ferro, apenas se fixe a sua alteração.

A »Locomotiva» não auctorisa a sua venda em Aveiro, a não ser na sua Direcção ou pelos seus empregados.

A «Locomotiva» vae publicar brevemente uma chronica de Madrid elaborada pelo mais distincto humorista hespanhol.

A «Locomotiva» espera poder abrir, em poucos dias, uma secção dos salões portuguezes, outra do sport nacional, e outra ainda sobre as estações de banhos thermaes e de mar, Conta para isso com uma superior collaboração.

SUMMARIO

Malla do Norte por *Postilhão*.

Antes do comboio partir por *Mello Freitas*.

Real Fabrica de procellana da Vist'Alegre, por *Marques Gomes*.

Bosquejo historico dos caminhos de ferro (continuação) por *A. F. d'Araujo e Silva*.

Revista de touros em Madrid (transcripção) por *Sobaquillo*.

Revista da semana por *M. Rodrigues Vieira*,

Imprensa Aveirense - Largo da Vera-Cruz-Aveiro