

DIARIO OFFICIAL

REPUBLICA FEDERAL

ORDEM E PROGRESSO

ANNO XXXIII—6° DA REPUBLICA—N. 284

CAPITAL FEDERAL

SABBADO 20 DE OUTUBRO DE 1894

ACTOS DO PODER EXECUTIVO

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas

Directoria Geral das Obras Publicas

Srs. membros do Congresso Nacional—No litigio que vem de longa data sustentado entre o governo e o Dr. Joaquim José de Siqueira e sua mulher, por motivos das terras e aguas da Covanca, pertencentes à fazenda denominada «Engenho da Serra», em Jacaré-paguá, aguas outrora aproveitadas para abastecimento desta capital, proferiu o Supremo Tribunal Federal, por accordão de 23 de agosto de 1893, sentença contra a Fazenda Nacional, conforme consta do n. 258, do *Diario Official* aqui annexo.

Ante as eventualidades de um arbitramento por effeito da decisão judicial a que ficou sujeito o governo, reconhecendo-se a necessidade de adquirir aquelles mananciaes para o abastecimento não só da povoação do Realengo, como de certa zona mal servida do 2° districto da Inspectoria Geral das Obras Publicas desta capital, correndo ainda o risco de ficarem de todo perdidas obras executadas no rio Covanca, na importancia de 93:268\$560, pareceu melhor ajustar-se accordo com os proprietarios, de modo a liquidar-se definitivamente a questão, annullando-se as sequencias do accordo citado e obtendo-se para a União a propriedade das terras e das aguas da Covanca, com o aproveitamento das obras alli construidas pelo governo.

A repartição competente avaliou em 42:075\$ a dita propriedade e em 14:565\$170 a indemnisação, pela qual, entretanto, reclamaram a importancia de 221:432\$ os autores no processo contra a Fazenda Publica.

Sobre taes bases se chegou a celebrar o accordo de 25 de janeiro do corrente anno, pelo qual se fixou em 100:000\$ o preço total da propriedade das aguas e das terras, incluido neste preço o valor da indemnisação reclamada e das melhorias e obras existentes.

Certo de que julgareis vantajoso para a União esse accordo, que por cópia ora submetti á vossa approvação, venho solicitar-vos a concessão do necessario credito de 100:000\$ para o pagamento daquelle ajuste; pois do contrario, ficará a Fazenda Nacional sujeita aos effeitos da sentença proferida pelo Supremo Tribunal Federal, pelo citado accordão de 23 de agosto de 1893.

Capital Federal, 19 de outubro de 1894.—
Floriano Peixoto.

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores

Directoria da Justiça

Por decreto de 19 do corrente, foi concedida ao coronel Manoel Presciliano de Oliveira Valladão a exoneração que pediu do cargo de chefe de policia do Districto Federal.

Por decretos de 29 de setembro findo, foram nomeados para a guarda nacional:

ESTADO DO MARANHÃO

Comarca de Pinheiros

35° batalhão de infantaria

Tenente-coronel commandante, Frederico de Sá Peixoto.

Estado-maior—Major-fiscal, Cravinato da Cruz Soares;

Capitão ajudante, Ezequiel Ferreira Lima;

Tenente-secretario, Manoel Antonio de Moraes;

Tenente quartel-mestre, Braz Decilio Ribeiro.

1ª companhia—Capitão, Silvino de Castro Lané;

Tenente, Gil Fernandes de Araujo Carvalho;

Alferes, Antonio Pedro Furtado.

2ª companhia—Capitão, João Francisco de Oliveira Fontes;

Tenente, Januario Cosme de Brito;

Alferes, Raymundo da Cruz Parafita.

3ª companhia—Capitão, Antonio João da Cruz;

Tenente, Felix Olympio Corrêa;

Alferes, Pedro Alexandrino de Abreu.

4ª companhia—Capitão, Praxedes Onofre da Silva;

Tenente, Manoel Joaquim Rodrigues Bitencourt;

Alferes, João Francisco da Silva Ribeiro Filho.

36° batalhão de infantaria

Tenente-coronel commandante, José Maria Ferreira Guterres;

Estado-maior—Major-fiscal, Joaquim Mariano Mendes;

Capitão-ajudante, Antonio Domingues de Menezes;

Tenente-secretario, Manoel Francisco Buas;

Tenente quartel-mestre, Severo Quirino de Moraes.

1ª companhia—Capitão, Mariano Raymundo Calval;

Tenente, Roberto Severino Ribeiro;

Alferes, Custodio José Ribeiro.

2ª companhia—Capitão, Bernardo José Viégas;

Tenente, Frederico dos Santos Martins;

Alferes, José Custodio da Silva.

3ª companhia—Capitão, Raymundo Lopes Martins;

Tenente, Rodolpho Antonio de Moraes;

Alferes, Vicente Ferreira de Aragão.

4ª companhia—Capitão, Raymundo Luiz de Amorim;

Tenente, Thiago de Galliza Ferreira;

Alferes, Manoel de Jesus Mello.

—Por outro de 4 do corrente, foi declarado sem effeito o decreto de 27 de janeiro do anno passado, que nomeou para guarda nacional da comarca de S. Jeronymo, no estado do Rio Grande do Sul, os officiaes constantes da relação que acompanhou o mesmo decreto.

— Por outros de 15 do corrente:

Foram nomeados para a guarda nacional:

ESTADO DE PERNAMBUCO

Comarca de Caruarú

Commando superior

Coronel commandante superior, Juvencio Taciano Mariz.

Estado-maior—Tenente-coronel chefe do estado-maior, João Guilherme Pontes;

Major-secretario geral, Francisco Gomes dos Santos.

22° corpo de cavallaria

Tenente-coronel commandante, Casimiro Vieira de Mello.

Comarca de Goyana

Commando superior

Coronel commandante superior, Viriato de Gouvêa Cunha Barreto.

Estado-maior—Tenente-coronel chefe do estado-maior, Manoel Tavares Barreto;

Major-ajudante de ordens, Antonio Rozen'o Barros de Andrade;

Major-secretario geral, Irineu Macedo de Albuquerque;

Major-quartel-mestre, Cletano Leobaldo de Assumpção;

Major-cirurgião-mór, Dr. Francisco Tavares da Cunha Mello.

48° batalhão de infantaria

Tenente-coronel commandante, José Henrique Cesar de Albuquerque.

Estado-maior—Major-fiscal, Henrique Olympio Tavares da Rocha.

1ª companhia—Capitão, Herminio Pereira Rabello.

2ª companhia—Capitão, Manoel Cavalcante da Cunha Rego.

3ª companhia—Capitão, João Gomes Carneiro.

4ª companhia—Capitão, Manoel Telesphoro da Silva.

49° batalhão de infantaria

Tenente-coronel commandante, João Paulino da Cunha Barreto.

Estado-maior—Major-fiscal, Francisco Tavares da Rocha.

1ª companhia—Capitão, João Alfredo Cesar de Albuquerque.

2ª companhia—Capitão, Joaquim Carneiro de Andrade Mello.

3ª companhia—Capitão, Jucundino Tavares de Gouvêa.

4ª companhia—Capitão, Manoel Vieira da Silva.

15° corpo de cavallaria

Tenente-coronel commandante, Anizio Tavares de Gouvêa.

Estado-maior—Capitão-ajudante, Antonio Cordeiro de Luna Freire;

Tenente quartel-mestre, Gasparino da Silva Barreto.

Comarca de Alinho

Commando superior

Coronel commandante superior, o tenente-coronel João Guilherme de Azevedo Lyra.

Estado-maior—Tenente-coronel chefe do estado-maior, José Nicolômenos de Pontes;

Major-ajudantes de ordens, Pedro Antonio Pinheiro de Barros e Antonio de Azevedo Santos.

102º batalhão de infantaria

Tenente-coronel commandante, João Alves da Costa Couto.

103º batalhão de infantaria

Tenente-coronel commandante, Francisco Guilherme Pires de Pontes.

22º batalhão da reserva

Tenente-coronel commandante, Caetano Guilherme Pontes.

—Foram reformados:

Comarca de Goyana

48º batalhão de infantaria

No posto de coronel, o tenente-coronel commandante Antonio dos Santos Medeiros de Aguiar.

Comarca da capital

4º batalhão de infantaria

No posto de coronel, o tenente-coronel commandante Manoel Bastos de Mello Gomes.

No mesmos postos:

Comarca da capital

Commando superior—O coronel chefe do estado maior, Julio de Mello Filho.

2º batalhão da reserva

O tenente-coronel commandante, Francisco Augusto Paes Barreto.

4º batalhão de infantaria

O capitão da 2ª companhia, Olympio de Hollanda Chacou.

O capitão da 4ª companhia, Alfredo Alves da Costa e Silva.

6º batalhão de infantaria

O tenente-secretario, Bartholomeu Sophocles Wallace Meira de Vasconcellos.

Comarca de Bom Jardim

12º corpo de cavallaria

O tenente-coronel commandante, João Barbosa da Silva.

—Foram declarados sem effeito os seguintes decretos:

De 17 de agosto de 1893, na parte em que nomeou José Ferreira da Silva Lima para o posto de major-fiscal do 1º batalhão de infantaria da guarda nacional da comarca da capital do estado de Pernambuco;

De 7 de outubro de 1893, na parte em que nomeou Francisco Cintra Lima para o posto de capitão-assistente da brigada de artilharia da guarda nacional da comarca da capital do estado de Pernambuco;

De 11 de novembro de 1893, na parte que nomeou José Ottoni Ribeiro Franco e Abilio Gomes de Sá Novas para os postos de tenente-coronel commandante e major fiscal do 2º corpo de cavallaria da guarda nacional da comarca da capital do estado de Pernambuco;

De 31 de dezembro de 1893, na parte em que nomeou Manoel Valerio da Silva Guimarães para o posto de alferes da 2ª companhia do 6º batalhão de infantaria da guarda nacional da comarca da capital do estado de Pernambuco;

De 30 de dezembro de 1893, na parte em que nomeou João Caetano de Medeiros para tenente da 2ª companhia do 2º batalhão de infantaria da guarda nacional da comarca da capital do estado de Pernambuco;

De 31 de janeiro ultimo, na parte em que nomeou Theodomiro Thomaz Cavalcante Pessoa para o posto de capitão assistente da brigada de cavallaria da guarda nacional da comarca da capital do estado de Pernambuco;

De 31 de janeiro ultimo, na parte em que nomeou o tenente-coronel commandante Manoel de Aguiar para o posto de coronel chefe do estado maior da cavallaria da guarda nacional da comarca da capital do estado de Pernambuco.

Rectificação

Chama-se Firmino Tamandaré de Toledo e não Firmino Tamandaia de Toledo o capitão da guarda nacional da comarca de Campinas, no estado de S. Paulo, reformado no posto de major por decreto de 10 do corrente, publicado no *Diário Official* de 17 do mesmo mez.

Ministerio da Fazenda

Por decretos de 19 do corrente:

Foi nomeado o 2º escripturario do Tribunal de Contas, Mario Barbosa de Magalhães Castro, para o lugar de 1º escripturario do mesmo tribunal;

Foi aposentado, a seu pedido, na conformidade do n. 117 de 4 de novembro de 1892, o primeiro escripturario do Tribunal de Contas Luiz José Cruvello.

Ministerio da Guerra

Por decretos de 12 do corrente, foram promovidos na arma de cavallaria.

6º regimento

A capitão, o tenente do 11º regimento João Manoel de Campos e Souza, por estudos, para o 2º esquadrão.

14º regimento

A capitão, o tenente do 13º, Urbano Teixeira dos Santos; por antiguidade, para o 3º esquadrão.

A tenentes da arma:

Os alferes, Fernando Garcia Feijó Filho e Francisco Cordeiro de Oliveira Rocha, por antiguidade.

Por outros de 15 do corrente, foram reformados, com o soldo por inteiro:

O cabo de esquadra do 20º batalhão de infantaria João de Messias Castello Branco e o 1º sargento do 1º batalhão de engenharia Manoel Demetrio dos Passos;

O 1º sargento Phidelquino Teixeira de Mello, visto achar-se incapaz de continuar no serviço do exercito.

Por outros de 17 do corrente:

Foi reformado, com o soldo por inteiro, o cabo de esquadra do 10º batalhão de infantaria Manoel Canuto do Nascimento.

Concederam-se:

Reforma com o soldo por inteiro, de conformidade com o disposto no art. 1º do decreto n. 1.591 C de 7 de novembro do anno proximo passado, ao sargento ajudante do batalhão patriótico 23 de novembro Gabriel de Bittencourt, visto haver sido, em inspecção de saude a que foi submettido, julgado incapaz para o serviço do exercito, em consequencia de ferimento recebido em combate na cidade de Paranaguá;

As honras;

Do posto de major, ao tenente-coronel da guarda nacional Aureliano Pinto Guedes;

De capitão, ao ex-alumno da escola militar Carlos Marcellino da Silva e de alferes, a Estevão de Oliveira Santos, em attenção aos bons serviços que prestaram à Republica durante a revolta.

De tenente:

Alferes reformado do mesmo exercito Dani Ferreira Vaz Junior, em attenção aos serviços que tem prestado à Republica;

Alferes honorario do mesmo exercito João Pereira Carvalho, em attenção aos serviços prestados na campanha do Paraguay e à Republica durante a revolta;

Alferes e commissão do batalhão Tiradentes Antonio Pereira Martins Junior, pelo modo distincto em que se portou durante o tempo em que serviu na divisão em operações em Nitheroy, por occasião da revolta.

De alferes:

Alferes da musica do 23º batalhão de infantaria Manoel Pinto Soares, pelos serviços prestados ao exercito, principalmente durante a revolta;

Aos alferes da brigada policial da Capital Federal Leopoldo Mariano Alves e Daniel da Silveira Brum, pelos serviços que prestaram em Nitheroy, durante a revolta, nas forças alli em operações;

Ao ex-forriell do 18º batalhão de infantaria Dionisyo Hermogenes de Figueiredo, pelos serviços que prestou na campanha do Paraguay;

—Foi transferido para a arma de cavallaria, de conformidade com o disposto na 2ª parte do art. 25 do regulamento de 31 de março de 1851 e resolução de 23 de dezembro de 1865, o 2º tenente do 2º batalhão de artilharia Gustavo Schmidt.

Reforma:

No posto de 1º sargento ao 2º cadete 1º sargento do Asylo de Invalidos da Patria Augusto da Silva Araujo, de accordo com o disposto no § 3º do plano que baixou com o decreto de 11 de dezembro de 1815, visto contar mais de 20 annos de serviço e achar-se impossibilitado de nelle continuar;

De conformidade com o disposto no § 3º do plano que baixou com o decreto de 11 de dezembro de 1815, com o soldo por inteiro, ao mestre da musica do 4º batalhão de infantaria Manoel Pereira do Lima, visto haver sido, em inspecção de saude a que foi submettido, julgado incapaz para o serviço do exercito.

—Foi nomeado instructor da 2ª secção da Escola Pratica do Exercito nesta capital o instructor-adjunto da mesma escola, major do quadro extranumerario do exercito, Onofre Moreira de Magalhães.

—Foi transferido para a 2ª classe do exercito, de conformidade com o disposto na resolução de 1 de abril de 1871, ficando aggregado ao corpo a que pertence, o capitão medico de 4ª classe Dr. Cincinato Henriques da Silva, visto haver sido, em inspecção de saude a que foi submettido, julgado incapaz para o serviço do mesmo exercito.

—Foram promovidos:

Ao posto de major, por antiguidade, contando-se de 17 de março deste anno, o capitão do corpo de estado-maior de artilharia Manoel José de Faria Albuquerque;

Na arma de cavallaria, ao posto de tenente, o alferes do 4º regimento da mesma arma Fernando Garcia Feijó Filho.

—Foi perdoado ao soldado do 7º regimento de cavallaria Manoel Fernandes de Souza o resto do tempo que lhe falta para cumprir a pena de seis annos de prisão com trabalho a que foi condemnado por sentença do conselho de guerra, confirmada pelo Conselho Supremo Militar de Justiça, de 23 de julho de 1890.

Por outros de 19 do corrente, foram concedidas as seguintes honras de postos em attenção aos serviços prestados em defeza da Republica, durante a revolta.

De capitão:

Ao capitão da guarda nacional Eduardo Luiz Franco;

Ao alferes honorario Antonio José Alves Junior;

Ao capitão da força policial de S. Paulo Pedro de Alcantara;

Aos cidadãos:

Julio Mariano de Azevedo;

Cornelio Homem Cantarino da Motta;

De capitão-medico de 4ª classe:

Dr. Laurentino Argeo de Azambuja,

De tenente:

Aos ex-cadetes, Alfredo Vieira da Costa;

João Synesio da Silva;

Ao tenente da guarda nacional, Manoel Estanislau da Cruz Galvão;

Alferes honorario, Gabriel Francisco de Magalhães;

Aos cidadãos:

Manoel José Pereira Campos;

Arthur de Aguiar;

Manoel Gonçalves Pecégo;

Oscar Borges da Silva;

Olymtho José de Lima;

Elpidio Genezio de Oliveira Salles.

Candido Gil Castello-Branco.
José Meirelles Ignacio Lazaro Bastos.

De alferes :

Ao alferes do batalhão Frei Caneca Aristides de Miranda Chaves.

Ao 1º sargento do batalhão Academico Arthur Jardim da Motta.

Aos cidadãos :

Emil Ettinger ;

Francisco José da Cruz Coelho.

Do batalhão Academico:

Leopoldo Ayres de Carvalho.

Arthur Martins da Costa Passos.

João Quevedo.

José Maria Corrêa de Viveiros.

Amadeu Querino dos Santos.

Carino de Souza.

Benjamim Lage.

Marcilio Telles de Menezes.

João Marcellino Ramos.

Julio de Abreu Gomes.

Ovidio Gomes da Silva.

Foram concedidas as seguintes honras de postos do exercito em attenção aos serviços prestados á Republica:

De tenente-coronel:

Aos majores honorarios Antonio Bezerra Cabral, José Silverio de Azevedo Pimentel, José Bonifacio dos Santos Mergulhão, Florencio Rodriguez de Miranda Franco.

De major-medico de 3ª classe, ao capitão-medico de 4ª classe (honorario) Dr. José Joaquim do Souza.

De major:

Aos capitães honorarios Affonso de Hollanda Albuquerque Maranhão, Antonio Gracindo de Gusmão Lobo, Domingos de Souza Leão Rego Barros.

Aos tenentes honorarios:

Silverio Ferraz de Araujo Jorge José Francisco Paes Barreto.

Aos tenentes:

Flavio José dos Santos Silva, Frederico Veloso da Silveira e José dos Passos Queiroz.

Christiano Buarque de Macedo.

Galdino José da Silva.

João Baptista de Vasconcellos.

De tenente:

Ao alferes Miguel Joaquim do Rego Barros;

Ao cidadão André Cordeiro de Negreiros Lobato.

De alferes:

Ao ex-voluntario da patria José do Couto Valente;

Ao cidadão Ignacio Antonio Moreira do Queiroz.

Foram concedidas as seguintes honras dos postos do exercito aos cidadãos abaixo mencionados; em attenção aos serviços prestados durante a revolta como empregados no Arsenal de Guerra desta capital:

De capitão, ao cidadão Pedro do Couto Soares.

De tenentes:

Aos cidadãos Cesar Augusto de Sampaio e ao alferes honorario Joaquim José Lopes da Silva.

De alferes:

Aos cidadãos

Arthur Moreira da Silva.

Alberto Carvalho de Souza e Mello.

Guilherme da Silva Chaves.

Cesar Valle Cantuaria.

Manoel Martins Ferreira.

José Christino de Castro Ferreira.

Manoel Martins dos Santos Villola.

João Climaco Pereira de Azevedo.

Maximiano José Baptista de Azevedo.

Agostinho José Ferreira Geleão.

Joaquim Alves da Silva.

Geraldino da Silva Lydia.

Manoel Francisco Vieira Machado.

—Foi declarado sem effeito o decreto que nomeou o general do brigada Francisco de Oliveira e Silva para o cargo de commandante do 2º districto militar.

Foi nomeado commandante do mesmo districto, o general de brigada Sebastião Raymundo Ewerton.

SECRETARIAS DE ESTADO

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores

Por portarias de 19 do corrente, foram nomeados:

Amanuense da Secretaria de Estado os cidadãos Antonio Angra de Oliveira, Carlos José Kruehl e o amanuense do Museu Nacional João da Motta Teixeira;

Amanuense do Museu Nacional o cidadão Eurico Augusto Xavier de Brito.

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores
—Rio de Janeiro, 19 de outubro de 1894.

Communicando-vos que o Sr. Vice-Presidente da Republica concedeu a exoneração, que solicitastes, do cargo de chefe de policia desta capital, tendo a satisfação de agradecer-vos o valioso e dedicado concurso que prestastes ao governo federal no exercicio desse cargo, mormente no periodo da revolta, para a repressão da qual cooperastes effezamente com a vossa notoria actividade e extrema lealdade á causa da Republica.

Saude e fraternidade.—*Cassiano do Nascimento.*—Ao Sr. coronel Manoel Presciliano de Oliveira Valladão.

Directoria da Justiça

Pela directoria geral transmittiu-se ao coronel-commandante da Brigada Policial, para informar, o requerimento em que o 2º sargento reformado João Balbino Augusto da Fonseca, pede, em attenção aos seus serviços, as honras do posto de alferes da mesma brigada.

Directoria Geral da Contabilidade

Expediente de 17 de outubro de 1894

Solicitou-se do Ministerio da Fazenda a expedição de ordem para que

Sejam pagas:

A folha de vencimentos dos empregados e operarios livres e presos da Casa de Correção, relativos ao mez de setembro findo, na importancia de 3:627\$122;

As contas de aluguel dos predios occupados pelas estações e postos policiaes, correspondentes ao mesmo mez, na de 4:141\$999;

A divida de exercicios findos de que são credores diversos lentos da Faculdade de Direito de S. Paulo e o secretario do curso annexo, por serviços prestados nos exames geraes de preparatorios durante o mez de dezembro do anno passado, na de 3:620\$000;

Seja indenisado o agente do Instituto dos Surdos Mudos da quantia de 30\$ que pagou pelo tratamento cirurgico de um alumno do mesmo instituto;

Seja restituída ao dito agente a de 687\$150, metade da renda das officinas, relativa ao mez de setembro ultimo, por elle applicada á execução do art. 37 do regulamento do referido estabelecimento;

Seja habilitada a Alfandega do estado de Pernambuco com a de 122:193\$750, importancia do credito aberto por decreto n. 1784 de 30 de agosto ultimo para o custeio do presidio de Fernando de Noronha no 2º semestre do corrente anno.

— Remetteram-se ao Ministerio da Guerra, para o respectivo pagamento, as folhas, na importancia de 105:388\$304, dos vencimentos a que tem direito os officiaes e praças da brigada policial desta capital, pelos serviços extraordinarios prestados ao mesmo ministerio em setembro ultimo.

Dia 18

Solicitou-se do Ministerio da Fazenda a expedição de ordens:

Para que sejam pagas:

A ajuda de custo que compete ao deputado pelo estado de Santa Catharina Francisco Tolentino V. de Souza;

Ao bacharel Eduardo Pindabyba de Mattos, nome do juiz do Supremo Tribunal Federal a quantia de 1:500\$ para o seu primeiro estabelecimento;

Pela Delegacia Fiscal de Matto Grosso, a divida reconhecida de exercicios findos, na importancia de 216\$800, de que é credora a Camara Municipal de Cuyabá, por despesas feitas com o serviço da eleição federal realisada em 3º de outubro do anno passado.—Deu-se conhecimento á respectiva delegacia;

Pela Alfandega do Paranaguá a divida de exercicios findos, na importancia de 6:637\$100, a diversos credores e proveniente de despesas feitas pela inspeccoria de saude do porto do estado do Paraná com as medidas preventivas contra a invasão da febre amarella, nos mezes de fevereiro a setembro de 1893;

A despesa feita no mez de agosto com o material da Casa de Detenção desta capital, na importancia de 10:112\$908;

A Felismino Soares & Comp., a quantia de 18:000\$, importancia de concertos feitos no vapor *Pereira Rego*, empregado no serviço da inspeccoria geral do saude dos portos;

Para que seja indemnizado o director do Instituto Benjamin Constant a quantia de 173\$690, das despesas de prompto pagamento por elle feitas no mez de setembro findo;

—Communicou-se ao mesmo ministerio que o major da Brigada Policial Francisco Antonio dos Santos, reformado por decreto de 24 de maio e fallecido a 5 de agosto do corrente anno, contava de effectivo serviço 31 annos, dois mezes e cinco dias, tendo direito ao soldo por inteiro.

Requerimento despachado

D. Paulina da Lapa Trancoso, viuva do Dr. Manoel da Lapa Trancoso.—Compareça nesta directoria.

Directoria do Interior INSTITUTO SANITARIO FEDERAL

Requerimento despachado

Dia 10 de outubro de 1894

José Antonio Monteiro de Araujo.—De-se conhecimento ao Sr. Pacheco Rangel para que suspenda a ordem de fechamento, procedendo nova visita e informe si está em condições de funcionar sob a responsabilidade do Sr. pharmaceutico Alfredo Catta Preta Santos.

Directoria da Instrução

Expediente de 18 de outubro de 1894

Remetteu-se ao director da Escola de Minas a portaria, nomeando o engenheiro Clarindo Bournier Pessoa de Mello para exercer interinamente o cargo de lente da 1ª cadeira do curso fundamental dessa Escola, assim de lhe ser entregue.

Ministerio das Relações Exteriores

O Sr. Vice-Presidente da Republica recebeu hontem, á 1 hora da tarde, no palacio do governo, em audiencia publica de apresentação, a que assistiu o ministerio, o Sr. Dr. R. Krauel, Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario de Sua Magestade Imperador Allemão e Rei da Prussia, o qual pronunciou o seguinte discurso.

Tradução:

« Sr. Vice-Presidente—Tenho a honra de entregar a V. Ex. as presentes duas cartas autographas de Sua Magestade o Imperador e Rei, Meu Augusto Amo. Na primeira communica Sua Magestade a retirada do seu Enviado Extr. ordinario e Ministro Plenipotenciario nos Estados Unidos do Brazil, Theodoro intimo actual Comde de Krafft, e pela segunda carta, informo-me em categoria i lei»

« Ao designar-me para esta muito honrosa missão, o Imperador houve por bem determinar-me positivamente que expressasse a V. Ex. os melhores votos que Sua Magestade faz, pela constante prosperidade e pelo desenvolvimento progressivo dos Estados Unidos do Brazil.

« No exercicio de minhas novas funções, pois, empregarei tambem a maxima solícitude, não só para zelar as relações de amizade que felizmente existem entre a Alemanha e os Estados Unidos do Brazil, mas principalmente para dar maior impulso aos consideraveis interesses commerciaes que ligam, em beneficio reciproco, o Imperio Alemão a este bello e rico Paiz.

« Para desempenhar-me desta recommendação, confio de certo na cooperação do Governo Brasileiro e considerar-me-hei feliz, si me for possível alcançar ao mesmo tempo a benevolencia e o applauso de V. Ex. »

O Sr. Vice-Presidente respondeu :

« Sr. Ministro— Recobo com particular satisfação a carta pela qual Sua Magestade o Imperador Alemão e Rei da Prussia, vos acredita junto a mim, na qualidade de Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario em substituição do Sr. Condé de Dönhoff, cuja revocatoria tambem me entregaes e que deixa neste Paiz gratas recordações.

« Muito agradavel me foi, Sr. Ministro, a escolha da vossa pessoa para a elevada missão que vos está confiada. Pois, pois, contar com o meu concurso para que se mantenham e estreitem ainda mais as boas relações de amizade, que felizmente teem sempre existido entre o Brazil e a Alemanha. Tambem será meu firme proposito fazer quanto estiver ao meu alcance, para que continuem a desenvolver-se os importantes interesses commerciaes que ligam a nossos dous paizes.

« Agradeço e retribuo cordialmente a Sua Magestade o Imperador Alemão e Rei da Prussia os votos que faz pela prosperidade da Republica dos Estados Unidos do Brazil. »

Ministerio da Fazenda

Directoria Geral das Rendas Publicas

Dia 6 de outubro de 1894

Expediente do Sr. ministro:

Communicou-se:

Ao inspector da Alfandega do Rio de Janeiro, que :

Em sessão do conselho da fazenda, de 27 de setembro ultimo, foi resolvido não tomar-se conhecimento do recurso interposto por Oscar Philippi & Comp., limited, da decisão daquella inspectoría que mandou classificar como não especificado de lã e algodão, o tecido que propuzeram a despacho como alpaca de lã e algodão em partes iguaes; visto estar a petição recorrida na alçada daquella alfandega;

Em sessão do conselho da fazenda, de 17 de setembro ultimo, foi resolvido não tomar-se conhecimento, por estar perempto, do recurso de J. M. Loududes & Comp., interposto do acto daquella inspectoría que lhes negou a restituição não só da importancia de 30 % deluzios dos direitos de consumo, como da taxa adicional que pagavam pelo fio de algodão simples, cru e tinto para tramar a urdidura, que no periodo decorrido de março a dezembro de 1893, foi importado com destino á fabrica de tecidos de meia;

Em sessão do conselho da fazenda, de 24 de setembro ultimo, foi resolvido não tomar-se conhecimento do recurso interposto por Oscar Philippi & Comp., limited, da decisão daquella repartição que mandou classificar como sarja de lã, para pagar, além da taxa marcada no art. 577 de tarifa em vigor, o adicional de 30 % creado pelo art. 1º da lei 191 A de 30 de outubro de 1893, o tecido que submettetteram a alfandega de Santa Catharina, sujeito a taxa de 10 % de tarifa, e que está na alçada da alfandega de Santa Catharina.

Ao inspector da Alfandega do Pará que, em sessão do conselho da fazenda de 21 de setembro ultimo, tomou-se conhecimento, como de revista, do recurso interposto por Alfredo Barros & Comp., da decisão da inspectoría daquella alfandega, que classificou de fructas em conserva, para pagar a taxa adicional de 30 % sobre os direitos de consumo de 12 caixas, contendo passas em caixinhas de madeira e tres com figos seccos, acondicionados de identico modo, as quaes submettetteram a despacho, sendo-lhes imposta a multa de direitos em dobro na importancia de 53\$720, pelo acrescimo de 153 kilogrammas verificado na conferencia dessa mercadoria, afim de ser restituída aos recorrentes não só a importancia da mencionada taxa indevidamente cobrada, como a da referida multa que deve ser convertida na de expediente, na razão de 1/2 a 5 % do art. 503 § 1º da *Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas de 1885*, então em vigor.

Ao inspector da Alfandega do Rio Grande do Norte que, em sessão de conselho da fazenda, de 17 de setembro ultimo, foi negado provimento ao recurso encaminhado por officio n. 12, de 27 de fevereiro proximo passado e interposto por Fabricio & Tavares da decisão daquella alfandega, que lhes negou a restituição da quantia de 5:397\$466, correspondente ao augmento de 30 % cobrado sobre os direitos de 37.165 kilogrammas de tecidos de anagem de fios de estopa, submettidos a despacho em 21 de fevereiro, 9, 13, de março 24 de abril, 23 de agosto, 22 e 23 de setembro e 16 de novembro de 1893.

Ao inspector da Alfandega de Porto Alegre que, em sessão de conselho da fazenda, de 17 de setembro ultimo, foi negado provimento ao recurso interposto por João B. Casa Nova & Comp., da decisão da inspectoría daquella alfandega, que lhes não concedu restituição da multa dos direitos em dobro na importancia de 152\$768, imposta pelos acrescimos de 31 kilogrammas de tapete de algodão, 12 de algodão cru liso e 20 de morim branco em peças, verificados na conferencia de diversas mercadorias que submettetteram a despacho em 30 de junho do corrente anno, como amostras de fazeadas e miudezas cujo valor ignoravam.

Requerimentos despachados

Antonio Carlos da Silva, pedindo permissão para despachar na Alfandega de Santos 200 caixas de polvora a receber de Hamburgo e destinada á caça; e José Soares Pereira, para despachar uma caixa contendo 30 pares de pistolas para o mesmo fim.—Autorise-se o despacho sómente das armas e munições proprias para caça.

A mesa administrativa da Santa Casa de Misericórdia do Maranhão, requerendo isenção de direitos para diversos utensilios, drogas e medicamentos que deseja importar da Europa para a montagem de uma pequena drogaria em seu hospital de caridade.—Autorise-se o despacho pedido.

A Companhia Lloyd Brasileiro, pedindo que a Alfandega de Santa Catharina seja expedida ordem no sentido de ser ali despachado, livre de direitos e expediente, o carvão importado pela mesma companhia.—Reitere-se a ordem expedida.

Julio Eugenio Vieira, 2º escripturario da Alfandega de Santos, solicitando tres mezes de licença em prorrogação de igual tempo que obtivera por portaria deste ministerio.—Indeferido.

Administrador e escripturario da mesa de rendas de Pelotas, pedindo melhora da porcentagem que percebem.—Tratan-se de augmento de vencimento só ao Congresso cabe resolver.

RECEBEDORIA

Requerimentos despachados

Dia 17 de outubro de 1894

Eugenio Ferreira de Abreu.—Rectifique-se o pagamento da penna de agua e communique-se á Intendencia.

Moreira, Santos & Comp.—Ficam multados em 100\$, e marcado o prazo de 15 dias para pagamento e licença.

Tenente-coronel commandante-mór Antonio Joaquim Madeira.—Deduzam-se quatro mezes no 1º semestre do corrente exercicio.

Juvencio N. de Moraes.—Restitua-se a quantia de 519\$000.

Ferreira & Irmão.—Dê-se.

Augusto Meirelles & Comp.—Idem.

Dias, Ribeiro & Pereira.—Idem.

J. M. Pacheco & Comp.—Averbe-se a mudança e communique-se ao lançador do 1º districto.

Manoel Duarte de Souza Coelho.—Dê-se.

José Marques de Carvalho.—Transfira-se.

Dia 18

Serra & Irmão — Transfira-se.

Dia 19

J. B. Gasse.—Extrahidas novas certidões, restituam-se 204\$000.

Candida Virginia dos Santos Vieira.—Restituam-se 165\$000.

Banco União de Credito. — Eliminem-se os directores nos exercicios de 1893 e 1894, e inscreva-se o banco com os valores dados nos referidos exercicios como se informa.

Viscondessa do Castello de Louzã.—Transfira-se.

José Lima & Macedo.—Idem.

Fonseca & Senna.—Idem.

Manoel Pereira Fernandes Bastos.—Idem.

Antonio Maria Bello.—Dê-se.

Manoel José Cabelleirinho.—Idem.

José da Silva Pinheiro.—Idem.

José Rodrigues de Araujo Pereira.—Idem.

Companhia Cervejaria Bavaria.—Indeferido.

Ministerio da Marinha

Expediente de 18 de outubro de 1894

Ao presidente do estado do Rio de Janeiro, accusando o recebimento do seu officio de 8 do corrente e agradecendo a communicação de haverem sido reconhecidos e proclamados pela assembléa legislativa do mesmo estado para o triennio de 1895 a 1897, presidente o Dr. Joaquim Mauricio de Abreu, 1º, 2º e 3º vice-presidentes Drs. Bento Carneiro de Almeida Pereira, Joaquim Antunes Marinho e Hermogeneo Pereira da Silva.

—Ao Dr. Tiburcio Valeriano Rocha Lins, accusando o recebimento do seu officio n. 162 de 17 de julho proximo passado, e agradecendo a gentileza da communicação, de haver assumido a administração do estado das Alagoas, na qualidade de presidente do Tribunal superior do mesmo estado.

—Ao Tribunal de Contas, solicitando providencias para que a Alfandega do estado do Ceará seja habilitada com o credito de 148\$800, sendo 100\$ pela verba—Companhia de Invalidos—e 48\$800 pela de—Munições de bocca—ambas do actual exercicio, para attender ao pagamento dos vencimentos de setembro a dezembro do corrente anno do 2º sargento invalido Joaquim Delfino Pinheiro Guerra, que obteve licença para residir naquello estado.—Communique-se á Alfandega do estado do Ceará, ao Quartel General e á Contadoria.

—A Alfandega do Corumbá, estado de Matto Grosso, recominando que informe si o fallecido guarda de policia do Arsenal de Marinha do referido estado, José Pedro da Silva, concorreu em tempo opportuno com a joia de que trata o art. 14 do regulamento anexo ao decreto n. 962 A, de 31 de outubro de 1890, afim de que possa providenciar sobre o pagamento á viuva daquelle guarda da quantia de 200\$ para despezas de funeral e luto.

—A Repartição da Carta Maritima, remetendo para o Archivo da Directoria de Hydrographia o diagramma dos diferentes niveis do rio Paraguay, tomados pelo Arsenal de Marinha do Ladarío, durante o anno de 1893.

—Ao ministro das relações exteriores, accusando o recebimento de um volume do *Manual da marinha mercante allemã*, para o anno de 1894.

—Aos inspectores dos arsenaes de marinha:

Da Capital Federal, transmittindo a cópia da relação do material que o Ministerio da Guerra ordenara ao director do Arsenal de Guerra desta Capital fizesse entrega ao director da officina de torpedos do Arsenal de marinha.

Do estado de Pernambuco, autorizando a providenciar para que, com urgencia, sejam confeccionados pelas officinas do mesmo arsenal, um simulacro de patacho, dous escaleres, sendo um de 12 remos e outro de 10 e uma balceira de quatro ditos para a Escola de Aprendizizes Marinheiros, ultimamente creada na capital do estado das Alagoas;

Approvando a transferencia interina do desenhador da Directoria de Construções Navaes do mesmo arsenal, Antonio Caetano de Oliveira Coragem, para o lugar de desenhador da officina de machinas, exercido por Henrique de Siqueira Figueiredo, que requereu sua exoneração, e a nomeação também interina do operário de 1ª classe de carpinteiros Ubaldo Baptista Fragoso, para exercer o lugar de desenhador da Directoria de Construções Navaes.

—Ao director da Repartição da Carta Maritima, enviando um volume do *Manual da marinha mercante allemã*, para o anno de 1894.

—Ao contador da marinha:

Autorizando a mandar abonar ao escrevente da Directoria das Obras Hydraulicas do Arsenal de Marinha desta capital, Horacio Maciel Soares a importancia correspondente a tres mezes de seus vencimentos para fazer uniformes, indemnizando a Fazenda Nacional de accordo com as ordens em vigor. — Expediu-se aviso neste sentido ao inspector do Arsenal de Marinha desta capital.

Declarando, que segundo a comunicação do inspector do Arsenal de Marinha desta capital em officio n. 799 de 11 do corrente, falleceu naquella dia repentinamente ao entrar no arsenal, o operario de 2ª classe n. 30, da officina de construcção naval Miguel José de Oliveira.

Autorizando a mandar abonar a Alfredo Pillar, apontador do Arsenal de Marinha desta capital, tres mezes dos respectivos vencimentos, para fazer uniformes, indemnizando a Fazenda Nacional de accordo com as ordens em vigor.

Autorizando a mandar abonar a João Pereira Madeira, porteiro do Arsenal de Marinha desta capital, tres mezes dos respectivos vencimentos para fazer uniformes, indemnizando a Fazenda Nacional de accordo com as ordens em vigor.

—Ao chefe de estado-maior general da armada, recomendando que preste todo o concurso á commissão de festejos, para a recepção dos officiaes orientaes que veem a esta capital, para a distribuição das medalhas commemorativas da campanha do Paraguay, attendendo a quaesquer requisições feitas a esse fim:

Transmittindo:

Os interrogatorios a que foram submettidos o capitão de fragata Dr. Severiano Braulio Monteiro, o machinista Francisco da Costa Velloso e o foguista José Gomes da Silva;

A portaria nomeando o capitão-tenente Francisco Lemos Lessa para commandar a escola de aprendizes marinheiros do estado das Alagoas, exercendo cumulativamente as funções de capitão do porto;

Declarando não se acharem alistados no 1º batalhão de infantaria os marinheiros nacionaes João Alves de Araujo e Luiz Madeira e no 16º batalhão da mesma arma o 1º sargento João Teixeira da Cunha.

—Ao chefe do corpo de engenheiros navaes, transmittindo a collecção completa dos planos do cruzador *Benjamin Constant*.

—Ao 1º secretario da Camara dos Deputados, transmittindo dous exemplares do de-

creto de 5 de novembro de 1890 e 10 do de 7 de março de 1891, ora em vigor, afim de satisfazer a requisição da commissão especial, nomeada para rever o codigo penal da armada.

—A Contadoria, communicando o fallecimento do marinheiro nacional Francisco Soares de Souza.

Dia 19

A' Contadoria, autorizando a mandar pagar os titulos de pensionistas do montepio a que tem direito Nympha Maria dos Anjos e Joanna Maria dos Anjos, filhas do fallecido mestre da officina do aparelho e velas do Arsenal de Marinha do estado do Pará, Antonio Esteves; e communicando que á Alfandega daquelle estado recommendou-se na primeira folha de pagamento realise o desconto da contribuição de novembro de 1890 que opportunamente deixou de fazer dos vencimentos do citado mestre, na conformidade do decreto n. 984 de 8 do dito mez. — Communicou-se á Alfandega do estado do Pará e ao Arsenal de Marinha.

Requerimento despachado

Chripim Alves da Silva. — Complete o sello.

Ministerio da Guerra

Expediente de 18 de outubro de 1894

Ao Sr. ministro da justiça e negocios interiores, solicitando providencias para que, pelo Corpo de Bombeiros, seja fornecido ao 10º batalhão de infantaria uma mangueira com suas pertencas para irrigação, enviando a este ministerio a conta de sua importancia para a competente indemnização.

—Ao Sr. ministro da fazenda, solicitando providencias para que:

Por conta do credito aberto pelo decreto n. 1710, de 5 de maio ultimo, seja posta na Delegacia do Thesouro Federal em Londres, á disposição do ministro brasileiro em Paris, a quantia de 112\$767 ou £5-15-82/5 ao cambio de 125/16, sendo 112\$487 ou £5-15-5, para occorrer ao pagamento da despeza feita com telegrammas e 280 réis ou £0-0-32/5 da commissão de 1/4% ao agente financeiro. — Communicou-se ao enviado extraordinario e ministro- plenipotenciario do Brazil em Paris;

No Thesouro Federal, á vista do processo de divida de exercicios findos n. 15.435, que se remette, seja paga a Manoel Clack a quantia de 161\$100 proveniente de vencimentos que não recebeu em 1893, quando praça do Batalhão Academico.

—Ao Sr. ministro da marinha, solicitando providencias para que sejam desembarcados do cruzador *Andrada* e apresentados á Repartição de Ajudante-General, as praças do Corpo de Policia de Pernambuco José Peixoto de Souza, Domingos Ferroira da Silva e Pedro Francisco de Araujo e o anseçada do 14º batalhão de infantaria Candido Gonçalves de Oliveira, afim de se recolherem a seus corpos. — Communicou-se á Repartição de Ajudante-General.

—Ao director da Escola Superior de Guerra, declarando, para seu conhecimento e fins convenientes, que nesta data se concede licença ao alumno dessa escola, tenente do 8º regimento de cavallaria Carlos Cavalcanti de Albuquerque para melhorar nessa escola o grão da approvação que obteve na 1ª cadeira do 2º anno do curso superior da escola militar desta capital, conforme pede.

—A' Intendencia da Guerra mandando fornecer com urgencia ao 2º regimento de artilharia os artigos constantes do pedido que se envia.

—Ao director do Laboratorio Chimico Pharmaceutico Militar, mandando fornecer á enfermaria da companhia de aprendizes artifices do Arsenal de Guerra desta Capital os medicamentos constantes do pedido que se transmite.

—Ao commandante da Escola Pratica do Exercito na Capital Federal, declarando-se que, tendo sido por decreto desta data nomeado instructor da 2ª secção dessa escola o instructor adjunto major do quadro extranumerario do exercito Onofre Moreira de Magalhães, deve ser aberto concurso para o preenchimento da vaga deixada pelo mesmo major, de accordo com o disposto no art. 29 do respectivo regulamento.

—A' Repartição de Ajudante General:

Concedendo licença ao addido ao Batalhão Academico Agenor Ferreira da Rocha e aos paisanos Antonio Augusto de Barros, Amaury Borges de Athayde e Nathalino Paes de Barros para, no anno proximo vindouro, se matricularem na Escola Militar desta capital, si houver vagas e satisfizerem as exigencias regulamentares, assentando praça previamente os tres primeiros, e ficando desde logo á disposição do commandante da referida escola, bem como o anseçada do 9º regimento de cavallaria Amandio Pereira Vianna Junior, que já obteve licença para alli se matricular. — Communicou-se ao commandante da referida escola.

Transferindo para a arma de artilharia, conforme pede, o alferes em commissão, alumno da Escola Militar desta Capital Carlos Arlindo.

Determinando que providencie-se para que vá servir, como addido, no 16º batalhão de infantaria o alferes em commissão addido ao 10º da mesma arma Manoel Rodrigues Sandes.

Mandando:

Pôr á disposição do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, para servir interinamente na Estrada de Ferro de Baturité, no estado do Ceará, sem prejuizo do cargo que exerce na Escola Militar do mesmo estado, o capitão do Corpo de Estado-Maior de 2ª classe Dr. Victor Guilhobel, conforme pede aquelle Ministerio em aviso n. 37 de hontem datado.

—Communicou-se ao referido ministerio. — Incluir no Asylo dos Invalidos da Patria o 2º sargento de 2ª companhia de reformados do exercito Pedro Rodrigues Monteiro, conforme pede.

Continuar a servir na guarnição de Pernambuco o alferes Miguel Alvares dos Prazeres.

Requerimentos despachados

Marechal graduado reformado João Luiz de Andrade Vasconcellos. — Deferido. A' Contadoria.

Ex-praça José Lourenço Machado. — Não ha vaga.

Capitão Antonio da Silga Paraguassu. — Como pede. A' Contadoria.

Lepoldo Affonso Cesar da Côte. — Passe-se titulo de divida da quantia que de menos recebeu entre os honorarios de escrivão e os de secretario. A' Contadoria.

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas

Directoria Geral da Industria

Por portaria de 18 do corrente foi promovido á amanuense da Directoria Geral dos Correios o praticante da mesma directoria João Francisco de Almeida Brandão.

Por portarias de 19 do corrente:

Foi declarado caduco o contracto de que é cessionaria a Companhia Nova Era Rural do Brazil, para localisação de 20.000 familias de imigrantes em diversos estados, por infracção da clausula V do termo de novação.

Foram prorogadas as seguintes licenças: por dous mezes com ven... concedida ao contador da admin... do estado do Pará, Carlo... por tres mezes sen... ao chefe de secçã... Terras e Colon... Peferneiras; e mentos na forn... administração R...

Foi nomeado o cidadão João Corrêa de Moraes Junior para o cargo de thesourceiro da agencia do correio da cidade de Santos, estado de S. Paulo;

Foi exonerado, por abandono de emprego, o cidadão Alfredo Affonso Fernandes, do cargo de amanuense da Directoria Geral dos Correios e nomeados amanuenses da Directoria Geral dos Correios, o cidadão Socrates Moglia e da administração dos correios do Districto Federal, o cidadão Manoel Antonio da Silva Reis Filho, com os vencimentos que lhes competirem.

Foram concedidas as seguintes licenças:
60 dias, com vencimentos, na forma da lei, a contar de 19 de agosto ultimo, ao agente de 3ª classe da Estrada de Ferro Central do Brazil, Joaquim Julio Alves da Silva, para tratar de sua saúde; seis mezes sem vencimentos, a contar de 1 de setembro findo, ao telegraphista da mesma estrada, Henrique Ribeiro, para tratar de seus interesses.

Rio de Janeiro, 18 de outubro de 1894.—Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas—Directoria Geral de Viação—1ª secção—N. 130.

No interesse de abreviar as constantes reclamações da lavoura e commercio e a bem da regularidade do serviço das empresas de transporte que são obrigadas a entregar, com o mesmo peso e sem avarias — salvo caso de força maior — os cafés que recebem a despachos, recommendo-vos que na Estrada sob vossa direcção seja observado o seguinte:

1.º Que em todas as estações só sejam recebidos a despacho os cafés acondicionados em saccos novos ou em perfeito estado, sem furos, rasgões ou remendos, devendo esses saccos ser inteiramente cosidos na bocca e não amarrados, não sendo acceitos a despacho os apresentados em saccos que não estiverem nesse estado;

2.º Que os cafés em saccos trançados ou grossos, tenham o peso bruto de 61 kilos para dar-lhe um kilo de tara do sacco e em saccos finos 60 1/2 kilos, para dar meio kilo de tara, devendo esse peso ser verificado pelos respectivos agentes ou empregados desse serviço, não só no acto do despacho nas estações em que os saccos forem recebidos a despacho, como também nas estações, trapiches ou depositos dessa Estrada, na occasião em que os entregarem aos respectivos destinatarios;

3.º Que só sejam acceitos a despacho de retorno saccos novos ou em perfeito estado de conservação — sem furos, remendos ou rasgões —;

4.º Finalmente que sejam despachados, sem demora, sempre como bagagem, só pagando a inscripção, não só os saccos novos para a lavoura de café, como também os de retorno, tudo quando o despacho for pedido por lavrador ou seu natural representante — o commissario de café estabelecido nesta praça com contracto registrado na Junta Commercial.

Saude e fraternidade. — *Bibiano Sergio Mucdo da Fontoura Costillat.* — Sr. director da Estrada de Ferro Central do Brazil.

Expedio-se identico aviso, na mesma data, sob n. 14, ao director engenheiro chefe do prolongamento da Estrada do Ferro da Bahia.

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas—Directoria Geral da Industria—1ª secção—N. 116—Rio de Janeiro, 18 de outubro de 1894.

No interesse de obviar as constantes reclamações da lavoura e commercio e a bem da regularidade do serviço das empresas de transporte que são obrigadas a entregar com o mesmo peso e sem avarias, salvo caso de força maior — os cafés que recebem a despacho, recommendo-vos que nas empresas de navegação, seja observado o seguinte:

1.º Que em todas as estações só sejam recebidos a despacho os acondicionados em saccos novos ou em perfeito estado, sem furos, rasgões ou remendos, devendo esses saccos ser inteiramente cosidos na bocca e não amarrados, não sendo acceitos a despacho os apresentados em saccos que não estiverem nesse estado;

amarrados, não sendo acceitos a despacho os apresentados em saccos que não estiverem nesse estado;

2.º, que os cafés em saccos trançados ou grossos tenham o peso bruto de 61 kilos para dar um kilo de tara do sacco, e em saccos finos 60 1/2 para dar meio kilo de tara, devendo esse peso ser verificado pelos respectivos empregados desse serviço não só no acto do despacho nos pontos em que os saccos forem recebidos a despacho, como também naquelles em que forem descarregados e por occasião de serem entregues aos respectivos destinatarios;

3.º, que só sejam acceitos a despacho de retorno saccos novos ou em perfeito estado de conservação, sem furos, remendos ou rasgões;

4.º, finalmente, que sejam despachados sem demora, só pagando a inscripção, não só os saccos novos para a lavoura de café como também os de retorno, tudo quando o despacho for pedido por lavrador ou seu natural representante, o commissario de café estabelecido nesta praça com contracto registrado na Junta Commercial.

Saude e fraternidade. — *Bibiano Sergio Mucdo da Fontoura Costillat.* — Sr. inspector da Navegação Subvencionada.

Aviso n. 112 de 11 de outubro de 1896—Do ministro da industria ao inspector da navegação subvencionada.

Havendo reclamações de machinistas brasileiros que não tem sido admitidos ao serviço da Companhia Lloyd Brasileiro, sobre as quaes já informastes em officio de 10 do mez proximo passado, bem como a Inspectoria do Porto desta capital; mas convindo, todavia, que sejam tanto quanto possivel aproveitados os serviços dos nacionaes com preferencia aos dos estrangeiros, recommendo-vos que faças sentir a referida companhia essa providencia, aliás explicitamente estatuida na clausula 8ª do seu contracto.

Directoria Geral da Industria

Expediente de 19 de outubro de 1894

Ao 1º secretario da Camara dos Srs. Deputados prestaram-se informações, segundo sua requisição de 4 do corrente mez, sobre ter gosado licenças concedidas pelo Poder Executivo o 2º official da Repartição dos Correios Carlos Alberto do Espirito Santo.

— Ao inspector da Alfandega de Pernambuco pediram-se informações a respeito do pagamento da quantia de 270\$, importância de diarias, ao delegado de terras e constante da demonstração das despesas effectuadas em julho do anno de 1893.

— Ao director-geral dos Correios: Determinou-se que providenciasse urgentemente no sentido de ser enviada a este ministerio a relação dos proprios nacionaes occupados pelas repartições do serviço a seu cargo. Igual determinação se fez ao inspector geral das terras e colonisação.

Declarou-se, segundo requisição do Ministerio da Fazenda, ficar sem effeito o aviso n. 79 de 14 de junho ultimo na parte referente a expedição de bilhetes de loterias estaduais.

— Reiterou-se ao governo da Bahia o pedido feito no aviso deste ministerio, n. 59, de 26 de junho ultimo, relativo a pretensão de Manoel do Nascimento sobre exploração do sub-solo naquelle estado.

— Declarou-se ao presidente do estado do Ceará haver se solicitado do inspector da navegação subvencionada as providencias necessarias no sentido de fazer cessar a irregularidade dos vapores do Lloyd darem fundo fóra do ancoradouro.

Directoria Geral de Viação

Expediente de 19 de outubro de 1894

Remetteu-se ao inspector geral de estradas de ferro cópia do termo de accordo celebrado entre a Inspeção Geral das Obras Publicas e a Empresa Industrial de Melhoramentos do Rio de Janeiro para a Estrada de Ferro

Central do Brazil e a do Rio do Ouro, não se interponha a de S. Francisco Xavier ao Commercio pertencente a mesma empresa a planta a que o mesmo accordo se refere.

— Declarou-se:

A directoria da Estrada de Ferro Central do Brazil, como rectificação do aviso de 16 do corrente, n. 1310, que as 62 lanternas nelle indicadas, deverão ser emprestadas á Estrada de Ferro-Sul de Pernambuco e não a de Sobral, como por engano se disse no citado aviso;

Ao Ministerio dos Negocios da Fazenda que, urgindo resolver sobre o facto do desembarque de materiaes destinados a Estrada de Ferro Sobral, que o vapor inglez *South Cambria*, deixou no porto da Fortaleza quando devia desembarcar-os no de Camocim, conforme obrigação expressa na *charter party*, assumpto este de que já tratou o aviso deste ministerio, n. 30, de 17 de julho proximo passado, convinha que a Alfandega do Ceará prestasse os esclarecimentos solicitados naquelle aviso, e, neste sentido, reiteirou-se o anterior pedido.

— Communicou-se ao engenheiro da Estrada de Ferro de Timbauba a Nova Cruz, Augusto João Alexandre Bonchon, que este ministerio resolveu prorogar por mais 20 dias o prazo de tres mezes que lhe foi marcado, em aviso de 18 junho proximo passado, para estudar, na Europa, a nova locomotiva Weidknecht, actualmente empregada na Estrada de Drôme, sob os varios pontos de vista que possam interessar a sua adopção.

Neste sentido expediu-se aviso ao engenheiro-chefe da Estrada de Ferro de Timbauba a Nova Cruz.

— Autorisou-se:

A directoria da Estrada de Ferro Central do Brazil, á vista do que requereu a Empresa de Aguas Mineraes da Caxambú, e do que informou a mesma directoria, em officio de 16 do corrente, a applicar aos productos, vasilhame, cheio e vasio, e accessorios daquella empresa a tarifa concedida á Uzina Wig, para o seu minerio, carvão e mais productos.

A directoria da Estrada de Ferro de Sobral, á vista do que expoz em telegrammas, 1 e 5, de 2 e 6 de junho e officio n. 183 de 5 de julho findos, a começar os estudos para o prolongamento até Carathéus, sendo a respectiva commissão composta do referido director, de um engenheiro, de dous ajudantes de 2ª classe, de dous auxiliares e de um desenhista da dita estrada, correndo as despesas por conta do credito que já se acha na Alfandega do Ceará, segundo declarou a directoria da estrada.

Requerimentos despachados

Dia 19 de outubro de 1894

Engenheiro Odilon Pereira de Souza, fiscal da Companhia Torrens, no valle do Rio Negro, estado do Paraná, pedindo pagamento de vencimentos. — Aguarde concessão de credito que vai ser pedido ao Congresso Nacional.

Fulgencio de Paiva e Souza, 2º escripturario da alfandega do estado do Espirito Santo, pedindo permissoão affim de continuar a contribuir para o montepio dos funcionarios deste ministerio. — Indeferido.

Guilherme de Capanema, pedindo prorrogação do prazo concedido para lavrar mineraes nos estados do Pará e Maranhão e já prorogado por decreto n. 1.456, de 5 de julho de 1893. — Compareça na directoria geral da industria para receber guia para o pagamento do sello.

DIRECTORIA GERAL DOS CORREIOS

Foi creada uma agencia do correio de 4ª classe em Barra Bonita, estado de S. Paulo.

— Foram nomeados agentes do correio:

De Santa Luzia, estado da Bahia, o cidadão José Valentino Lige;

De Jequitibá, no mesmo estado, D Brazilia de Araujo Seixas;

De Souzel, estado do Pará, o cidadão Joaquim L. Pugas;
De Aquidaban, estado de Sergipe, o cidadão Amaro Vieira.

— Foram exonerados os seguintes agentes do correio:

De Santa Luzia, estado da Bahia, o cidadão Eduardo Cardoso de Sant'Anna Costa;
De Jequitibá, no mesmo estado, o cidadão Joaquim Pedreira Jequitibá;
De Souzel, estado do Pará, o cidadão José Ignacio de Assumpção;
De Aquidaban, estado de Sergipe, o cidadão Manoel Gomes de Figueiredo.

Requerimentos despachados

João da Cruz Vieira, carteiro de 2ª classe, pedindo para ser adido á administração dos correios do estado de Pernambuco. — Indeferido. Si o supplicante quer tratar de negocios, peça licença.

Luiz de Sampaio Tavares, praticante, pedindo dous mezas de licença com vencimentos, para tratar de sua saúde. — Concedida.

INTENDENCIA MUNICIPAL

Prefeitura do Districto Federal

Usando da attribuição que me confere o art. 20 da lei n. 85 de 20 de setembro de 1892, nego sanção á presente resolução do Conselho Municipal, pelas razões constantes da exposição que nesta data submetto ao Senado Federal.

Districto Federal, de outubro de 1894. — Henrique Valladares.

O Conselho Municipal resolve:

Art. 1.º A gratificação adicional da quinta parte dos vencimentos correspondentes a dez annos de serviço no magisterio publico, em cujo gozo já estivessem os professores primarios que passaram para a municipalidade, acompanha o augmento que em seus vencimentos obtiveram os mesmos professores *ex vi* da lei de 9 de maio de 1893, devendo-lhes ser abonada a differença que deixaram de receber daquella data em diante.

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrario.

Sala das sessões, 16 de outubro de 1894. — Dr. Antonio Dias Ferreira, presidente. — Dr. Candido Benicio, 1º secretario. — Duarte José Teixeira, 2º secretario.

Ao Senado Federal — Srs. Senadores — O Conselho Municipal, em resolução de 16 do corrente mez, estabelece que a gratificação adicional da 5ª parte dos vencimentos correspondentes a 10 annos de serviço no magisterio publico, em cujo gozo já estivessem os professores primarios que passaram para a municipalidade, acompanha o augmento que em seus vencimentos obtiveram os mesmos professores *ex vi* da lei de 9 de maio de 1893, devendo ser-lhes abonada a differença que deixaram de receber daquella data em diante.

Pelo art. 20 da lei municipal, n. 38, de 9 de maio de 1893 foi estabelecida a gratificação adicional sobre os vencimentos aos professores quando completassem 15, 20 e 25 annos de serviço, sendo essa disposição a que já vigorava para os professores transferidos para a municipalidade, em virtude do art. 19 do decreto n. 6379 de 30 de novembro de 1876, a elles applicavel por força do disposto no art. 14 do regulamento approvado pelo decreto n. 6479 de 18 de janeiro de 1877.

O citado art. 19 dava tambem a gratificação adicional da 5ª parte dos vencimentos aos professores que completassem 10 annos de serviço, não tendo sido, porém, essa disposição reproduzida na referida lei r. 38.

Aos professores que se achavam no gozo da concessão da gratificação adicional da 5ª parte dos vencimentos em virtude do decreto n. 6379, foi respeitado o seu direito e continuaram elles, por isso, a perceber tal gratificação sobre os vencimentos então em vigor.

A resolução do Conselho Municipal de 16 do corrente mez, determina que a 5ª parte seja calculada sobre os vencimentos que os professores passaram a perceber em 9 de maio de 1893 e não sobre os vencimentos anteriores a essa data.

E' esse um direito incontestado do Conselho Municipal, pois que equivale o seu acto a augmentar vencimentos.

Manda, porém, o conselho, pelo final da referida resolução, que seja effectuada a contar de 9 de maio de 1893, o pagamento da differença das gratificações.

Importa isso em dar a mesma resolução effecto retroactivo, o que vae de encontro á disposição da Constituição Federal que prohibe em seu art. 11 n. 3 prescrever leis retroactivas.

O direito á percepção de taes gratificações a partir de 9 de maio de 1893, seria liquido, si resultasse elle de interpretação de disposição da citada lei n. 38, mas dá-se a adopção de disposição nova e seu effecto constitucionalmente só poderia ter logar da data do sua sanção ou promulgação.

A' vista do exposto, neguei sanção á mencionada resolução do Conselho Municipal de 16 do corrente, por infringir o art. 11 n. 3 da Constituição Federal e como não cumpre, submetto o meu acto ao vosso sabio juizo.

Districto Federal, 19 de outubro de 1894. — Henrique Valladares, prefeito do Districto Federal.

**Directoria do Interior e Estatistica
2ª SECÇÃO**

Expediente de 10 de outubro de 1894

Ao Sr. agente da prefeitura no districto do Sacramento, communicando ter sido considerada nacional a companhia que actualmente funciona no Theatro Lucinda, sob a firma Fernandes Pinto & Comp.

Requerimento despachado

Fernandes Pinto & Comp. — Deferido.

**Directoria Geral de Viação
1ª SECÇÃO**

Requerimentos despachados

Domingos Antonio Brazil. — E' julgado habitavel o predio.

Frederico Ribeiro da Cunha e Vicente Francisco Soares. — Indeferidos.

Directoria da Instrucção

Expediente de 18 de outubro de 1894

Officio ao inspector escolar do 7º districto, determinando a dispensa dos serviços da adjuncta extranumeraria Manoela Osorio de Oliveira.

— Ao Sr. Dr. inspector escolar do 12º districto, declarando que approva o acto de 13 do corrente relativo á escola subsidiada da praia da Tapera, na ilha do Governador.

— Ao Sr. Dr. director-geral da Fazenda Municipal, apresentando a folha de aluguel de casas occupadas pelas escolas publicas, correspondente ao mez de setembro, na importancia de 35:937\$157.

— Ao mesmo, pedindo pagamento ao professor Antonio H. Corrêa da Rocha, da quantia de 70\$, por conta da verba.—Mudança de Escolas.

SECÇÃO JUDICIARIA

Supremo Tribunal Federal

RECTIFICAÇÃO

No julgamento do *habeas-corpus* sob n. 656, em que foi paciente Alvaro Brasiliense Couto, publicado na ultima acta do tribunal, quando trata da preliminar de adiamento, acrescente-se: — tambem com o voto do Exm. Sr. ministro Amphiphlopho — omissão que ora fica assim supprida. — O secretario, João Pedreira do Couto Ferraz.

Côrte de Appellação

SESSÃO DA CAMARA CRIMINAL EM 19 DE OUTUBRO DE 1894

Presidencia do Sr. desembargador Azevedo Magalhães—Secretario o Sr. Dr. Esposet

Compareceram os Sr. desembargadores Espinola, Teixeira Coimbra, Dias Lima, Guilherme Cintra e Ribeiro de Almeida.

Não houve julgamento por não haver causas com dia.

RENDAS PUBLICAS

ALFANDEGA DO RIO DE JANEIRO

Rendimento dos dias 1 a 18 de outubro de 1894..... 6.853:175\$683
Idem do dia 19 (até ás 3 hs.) 435:530\$929

7.288:706\$612

Em igual periodo de 1893... 3.626:661\$582

RECEBEDORIA

Rendimento dos dias 1 a 18 de outubro de 1894..... 943:466\$134
Idem do dia 19..... 126:488;046

1.069:954\$180

Em igual periodo de 1893... m. 21:982\$377
Idem dos dias 1 a 19..... 408:041\$000

NOTICIARIO

Tribunal de Contas—Este tribunal mandou registrar hontem as despezas seguintes:

Ministerio da Fazenda—Officios: Do director de Contabilidade da Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas, n. 330, de 11 de setembro, pedindo que se abonasse pela Alfandega de Santa Catharina a Alvaro Francisco da Costa, filho do major Alexandro Francisco da Costa, administrador aposentado dos correios daquele estado e contribuinte do montepio, a importancia de 200\$ para despezas do funeral do mesmo aposentado;

Dos inspectores das Alfandegas de Pernambuco, n. 678, de 10 de setembro, e de Sergipe, n. 23, de 22 do mesmo mez, em que pedem os necessarios creditos para o pagamento dos vencimentos dos empregados das novas Alfandegas de S. Paulo e de Juiz de Fóra, sendo para o primeiro pedido a quantia de 4:004\$076 e para o segundo a de 940\$848.

Ministerio das Relaes Exteriores—Aviso n. 14, de 5 do corrente, mandando pagar pelo Thesouro Federal, ao Sr. Henrique de Miranda, 1º secretario da legação em Berlim, no gozo de licença, a quantia de 831\$153 ao cambio de 27 d., proveniente do ordenado e metade de gratificação de 3º quartel, liquido do imposto de 2%, montepio e restituição do que de mais recebera no 2º quartel, parcelas estas no total de 293\$847.—Registraram-se: Na verba—Legações e consulados—878\$553 na de—Differença de cambio—1:094\$091.

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores—Autorizadas por avisos ns. 3.754, 3.830 e 3.871 de 5, 11 e 16 do corrente: Ajuda de custo a um engenheiro nomeado ajudante do director das obras do lazareto de Pernambuco, 1:500\$; gratificação ao servente do Archivo Publico que serviu de correio, 299\$997; fornecimentos feitos á Bibliotheca Nacional, 938\$643.

Ministerio da Marinha—Aviso n. 2.218, de 15 do corrente, habilitando a Alfandega de Pernambuco com o credito de 530\$400, por conta da verba — Reformados — para pagamento do soldo do 1º tenente Antonio de Barros Barreto, a contar de 7 de junho a 30 de dezembro do corrente anno.

—Relatada pelo representante do ministerio publico: pensão de montepio de 50\$ mensaes, sujeitos á contribuição de 1\$670, a D. Anna Carolina Pimentel Duarte, viuva do 1º tenente da armada nacional José Candido Duarte, fallecido em 10 de setembro ultimo. — Registrou-se a quantia de 185\$.

Benjamin Constant—Teve logar ante-hontem, á 1 hora da tarde, conforme estava annuciado, a cerimonia official do assentamento da pedra fundamental sobre que se vai crigir, por decretação do Congresso Constituinte, o grande monumento em homenagem á memoria do insigne fundador da Republica Brasileira, o grande cidadão general de brigada Benjamin Constant Botelho de Magalhães.

Aquella hora, grande era a affluencia de povo que alli se agglomerava para assistir a solemnidade do acto; notavam-se representantes de todas as classes sociaes.

Ao som do hymno nacional, compareceram os Srs. ministros da fazenda, marinha e guerra o primeiro dos quaes proferiu uma allocução durante a qual justificou a ausencia do Chefe do Estado, por motivos alheios á sua vontade e convidou em seguida as pessoas presentes a assignarem o auto que deveria ser encerrado na urna, contida na pedra fundamental.

Firmado esse documento, com a assignatura da maior parte das pessoas que alli se achavam presentes, foi elle encerrado na dita urna, juntamente com os seguintes:

«Um exemplar (fac-simile) da Constituição da Republica; um exemplar impresso do decreto do governo provisorio que instituiu honras e homenagens á memoria de Benjamin Constant; um exemplar impresso da acta da 39ª sessão do Congresso Constituinte, realisada a 24 de janeiro de 1891, em homenagem ao mesmo cidadão; um exemplar do Hymno da proclamação da Republica, os jornaes do dia, uma colleção das moedas nacionaes em circulação e o seguinte auto em pergaminho, com o emblema da Republica.

«A memoria de Benjamin Constant Botelho de Magalhães consagra a gratidão dos brasileiros esta estatua.»

«Por decreto n. 1.320, de 24 de janeiro de 1881, o governo provisorio dos Estados Unidos do Brazil, associando-se ás manifestações do Congresso Constituinte, em sessão da mesma data, resolveu que se origisse este monumento ao eminente cidadão, em publico testemunho das suas virtudes civicas e do reconhecimento dos extraordinarios serviços que em sua vida prestou á patria, não só preparando, pela propaganda do ensino, o advento das instituições republicanas, mas tambem collaborando decisivamente na proclamação e organização da Republica.

«A pedra fundamental do monumento projectado e executado pelo artista brasileiro Rodolpho Bernarrelli, foi aqui lançada na presença do Sr. marechal Floriano Peixoto, Vice-Presidente da Republica, dos ministros de Estado, dos representantes do Congresso Nacional e Poder Judiciario, da municipalidade e povo, aos 18 dias do mez de outubro de 1894, 6ª da Republica.»

A familia do illustre brasileiro que se achava presente fez entrega ao Sr. Ministro do Interior, Dr. Cassiano do Nascimento, de um retrato do seu digno chefe.

Por ocasião do Sr. Ministro do Interior lançar a primeira pá de cimento sobre a pedra foi executado de novo o hymno nacional por diversas bandas militares, e o parque de artilharia que estava postado na praça, deu uma salva de 21 tiros.

Pagadoria do Thesouro—Paga-se hoje ao pessoal da Estrada de Ferro do Rio do Ouro, estação da Penha, e a 22, a 3ª linha.

Escola Nacional de Bellas Artes—Hoje, ás 7 1/2 horas da noite, na galeria n. 3, o professor Carlo Parlagreco, fará conferencia publica sobre Igrejas gothicas e castellos fcuadas.

Correio—Esta repartição expedirá hoje malas pelos seguintes paquetes:

Pelo *Afghan Prince*, para Bahia e Nova York, recebendo impressos até á 1 hora da tarde, cartas para o interior até á 1 1/2, ditas com porte duplo e para o exterior até ás 2, objectos para registrar até á 1 idem.

Pelo *Britannia*, para Montevidéo, Punta Arenas e Valparaizo, levando malas para Matto Grosso e Paragnay, recebendo impressos até á 1 hora da tarde, cartas para o interior até á 1 1/2, ditas com porte duplo e para o exterior até ás 2, objectos para registrar até á 1 idem.

Pelo *Apa*, para Villa do Prado, recebendo impressos até á 1 hora da tarde, cartas para o interior até á 1 1/2, ditas com porte duplo até ás 2, objectos para registrar até á 1 idem.

Pelo *Satellite*, para os portos do sul até Montevidéo, levando malas para Matto Grosso e Paraguay, recebendo impressos até ás 9 horas da manhã, cartas para o interior até ás 9 1/2, ditas com porte duplo e para o exterior até ás 10, objectos para registrar até ás 6 da tarde de hoje.

Pelo *Itaparica*, para Bahia, Lisboa, Hamburgo e Copenhague, recebendo impressos até ás 10 horas da manhã, cartas para o interior até ás 10 1/2, ditas com porte duplo e para o exterior até ás 11, objectos para registrar até ás 10 idem.

Pelo *Somerton*, para Buenos Aires, recebendo impressos até ás 11 horas da manhã, cartas para o exterior até ás 12, objectos para registrar até ás 11 idem.

Pelo *Oibers*, para Nova York, recebendo impressos até á 1 hora da tarde, cartas para o exterior até ás 2, objectos para registrar até á 1 idem.

Pelo *Bellenden*, para Nova Orleans, recebendo impressos até á 1 hora da tarde, cartas para o exterior até ás 2, objectos para registrar até á 1 idem.

Pelo *Strabo*, para Santos, recebendo impressos até á 1 hora da tarde, cartas para o interior até 1 1/2, ditas com porte duplo até ás 2, objectos para registrar até á 1 idem.

Pelo *Ville de Rosario*, para Bahia e Pernambuco, recebendo impressos até ás 7 horas da manhã, cartas para o interior até ás 7 1/2, ditas com porte duplo até ás 8 idem.

— Amanhã:

Pelo *Liguria*, para Bahia, Pernambuco, Lisboa, La Pallice, Plymouth e Liverpool, recebendo impressos até ás 8 horas da manhã, cartas para o interior até ás 8 1/2, ditas com porte duplo e para o exterior até ás 9, objectos para registrar até ás 6 da tarde de hoje.

Pelo *Ne Umberto*, para Genova e Napoles, recebendo impressos até ás 9 horas da manhã, cartas para o exterior até ás 10, objectos para registrar até ás 6 da tarde de hoje.

Pelo *Muhilde*, para Itapemerim, Victoria, Cannavirras e Caravellas, recebendo impressos até ás 6 horas da manhã, cartas para o interior até ás 6 1/2, ditas com porte duplo até ás 7, objectos para registrar até ás 6 da tarde de hoje.

Repartição Meteorologica—Resumo meteorologico da Estação do Morro de Santo Antonio:

Dia 19 de outubro de 1894:

Horas	Barom. a 0º	Temperatura	Tensão do vapor	Humidade relativa
9 a...	757.51	25,5	17,56	73
1/2 d.	756.82	25,0	17,49	74
3 p...	755.64	25,0	17,00	72,5
Maxima.....		28,4		
Minima.....		21,2		
Média.....		24,8		

Evaporação á sombra 3ª,5.

Observatorio do Rio de Janeiro—Resumo meteorologico.—Dia 19 de outubro de 1894.

HORAS	BAROMETRO REDUZIDO A 0º	TEMPERATURA CENTIGRA	HUMIDADE RELATIVA	DIRECÇÃO E VELOCIDADE DO VENTO EM METROS POR SEGUNDO	ESTADO DO CÉU
7 m.	757.53	22.2	84.0	SE 3.3	Limpo.
10 m.	758.05	23.3	73.0	SE 4.0	Encoberto.
1 t.	753.85	23.8	72.0	SE 10.0	Limpo.
4 t.	53.24	22.4	86.0	SE 10.0	Nublado.

Thermometro sem abrigo ao meio dia: enegrecido 48,0; prateado 33,0.
Temperatura maxima 24,0.
Temperatura minima 20...
Evaporação em 24 horas 2,0.

Abastecimento de agua—Extracto dos boletins diarios dos engenheiros dos districtos da Inspeção Geral das Obras Publicas:

No dia 20 de setembro de 1894:

Tingua e Commercio.....	65.405.000
Maracanã e afluentes.....	14.219.000
Macacos e Cabeça.....	7.610.000
Carioca e morro do Inglez.....	2.925.000
Andarahy e Tres Rios.....	7.893.000
Além das outras derivações antes do Pedregulho, o reservatorio de S. Christovão recebeu.....	
Morro da Viuva.....	686.000

No dia 30:

Tingua e Commercio.....	65.405.000
Maracanã e afluentes.....	14.240.000
Macacos e Cabeça.....	6.541.000
Carioca e morro do Inglez.....	2.777.000
Andarahy e Tres Rios.....	7.719.000
Além das outras derivações antes do Pedregulho, o reservatorio de S. Christovão recebeu....	
Morro da Viuva.....	700.000

No dia 1 de outubro:

Tingua e Commercio.....	66.010.000
Maracanã e afluentes.....	13.929.000
Macacos e Cabeça.....	6.448.000
Carioca e morro do Inglez.....	2.457.000
Andarahy e Tres Rios.....	7.509.000
Além das outras derivações antes do Pedregulho, o reservatorio de S. Christovão recebeu.....	
Morro da Viuva.....	700.000

Santa Casa da Misericordia.

—O movimento do Hospital da Santa Casa da Misericordia, dos hospicios de Nossa Senhora da Saude, de S. João Baptista, de Nossa Senhora do Socorro e de Nossa Senhora das Dores em Cascadura, foi, no dia 16 do corrente, o seguinte:

	Nac.	Ext.	Total.
Existiam.....	771	642	1.413
Entraram.....	27	21	43
Sahiram.....	36	31	67
Falleceram.....	1	2	3
Existem.....	761	630	1.291

O movimento da sala do banco e dos consultorios publicos foi, no mesmo dia, de 374 consultantes para os quaes se aviaram 535 receitas.

Fezera-se 27 extracções de dents.

Obituario—Foram sepultados no dia 17 do corrente, as seguintes pessoas fallecidas de:

Arterio sclerose—a africana Bemvinda, 70 annos, solteira, residente em Merity e fallecida na Santa Casa.

Bronco-pneumonia—a fluminense Arminda Francisca da Gama, 80 annos, solteira, residente e fallecida á rua Corrêa de Oliveira n. 7.

Bronchite capillar—os fluminenses Domingos, filho de Raphael Paoh, 46 dias, residente e fallecido à ladeira do Barroso n. 101 e José, filho de José Carlos, 15 mezes, residente e fallecido à rua José de Alencar n. 38. Total, 2.

Dysenteria—a fluminense Virgolina Francisca Villela, 68 annos, viuva, residente e fallecida à rua Pretrocochino n. 9.

Entro-colite—a fluminense Deolinda, filha de Albino Francisco da Silva, 1 anno 4 mezes, residente e fallecida à rua Rademark n. 1.

Gastro enterite—os fluminenses Trajano, filho de Antonio Joaquim Fernandes, 2 annos, residente e fallecido à rua Duque de Caxias n. 5; Aulã, filha de Irineu Rodrigues Neves, 4 mezes, residente e fallecida à rua de Paula Mattos n. 62. Total, 2.

Gastro enterite infecciosa—a fluminense Agricola, filha do pais incognitos, 11 mezes, residente e fallecida à rua do Nuncio n. 13 A.

Hemorrhagia cerebral—a fluminense Joana Maria do Amparo Barbosa, 44 annos, casada, residente e fallecida à praça do Castello n. 14.

Hemorrhagia pulmonar—o brasileiro Lyrio Rodrigues da Silva, 59 annos, casado, residente e fallecido à rua do Marquez de Abrantes n. 18.

Insufficiencia aortica—o fluminense Antonio Xavier Fontoura de Oliveira, 87 annos, casado, residente e fallecido à rua de Santo Amaro n. 56.

Mal de Bright—o fluminense José Patricio Pires Junior, 39 annos, casado, residente e fallecido à rua General Pedra n. 108.

Meningite tuberculosa—o fluminense Aguinello, filho de Anna Thereza de Souza, 4 annos, residente e fallecido à rua de S. Joaquim n. 135.

Ruptura dos pulmões e do figado—o portuguez Antonio da Silva Caminha, 43 annos, solteiro, residente e fallecido à rua da America n. 200.

Tuberculose pulmonar—o fluminense Alice, filha do Dr. Luiz Pedro da Costa, 10 annos, residente e fallecida à rua Marques Leão n. 15; a brasileira Candida Maria Rosa, 40 annos; solteira residente e fallecida à rua Nabuco de Freitas n. 12; o brasileiro Luiz José Dias, 3 annos, solteiro, residente à rua do Nuncio n. 51 e fallecido na Santa Casa.

Fetos—um do sexo feminino, de oito mezes filho de Juvencio Monteiro de Brito, residente à rua Alzira Brandão n. 1; um dito filho de Margarida Laura da Silva, residente à rua dos Invalidos n. 101.

Athrepsia—a fluminense Maria, filha de Rosalina Benedicta da Conceição, 2 mezes, residente e fallecida à rua do Aqueducto n. 46.

Amolecimento cerebral—A brasileira Thereza de Jesus, 54 annos, solteira, residente e fallecida no Hospicio Nacional de Alienados.

Broncho pneumonia—o brasileiro Lourival, filho de Manoel Lucio da Silva, 4 annos e meio, residente e fallecida à rua do Sacramento n. 127.

Enterite—a fluminense Maria das Neves, filha de Joaquim Dias Ferreira, 2 mezes, residente e fallecida à rua Pedro Americo n. 16.

Febre remittente palustre—o fluminense Olga, filha de Conrado Jacob Niemeyer, 8 annos, residente e fallecido à rua de S. Clemente n. 95.

Sem declaração—o fluminense Thomaz Edmundo Ficher, 34 annos, fallecido na Santa Casa.

Feto—nm do sexo masculino filho de Joaquim do Souza, residente à rua Oliveira Fausto n. 17.

No numero dos 27 sepultados estão incluídos 8 indigentes, cujos enterros foram gratuitos.

E no dia 18 :

Arterio-sclerose generalizado—o paulista Damasio Cordeiro, 62 annos, solteiro, residente à rua Anna Guimarães n. 10 e falle-

cido na Santa Casa; o portuguez Manoel Moreira da Silva Maia, 60 annos, solteiro, residente em Fonseca (Nithroy) e fallecido na Santa Casa; o bahiano Ricardo José da Silva Graça, 64 annos, casado, residente e fallecido à rua Fonseca Lima n. 27.

Athrepsia—a fluminense Maria, filha de João Luiz Faria, 8 mezes, residente e fallecida à rua da America n. 45.

Bronco-pneumonia—a fluminense Julia, filha de Honorina Alves de Castro, 19 mezes, residente e fallecida à rua do Visconde de Itauna n. 29.

Bronchite—o fluminense Antonio, filho de Leandro de Castro Juch, 6 mezes, residente e fallecido à ladeira do Faria n. 32.

Gangrena cerebral—o portuguez João Francisco Dutra, 52 annos, solteiro, residente e fallecido à rua de Bemfica n. 8.

Fraqueza congenita—a fluminense Candida, filha de Arthur Martins da Piedade, 16 dias, residente e fallecida à rua da America n. 29.

Febre pernicioso—as fluminenses Jovelina, filha de Manoel Mendes Marcelino, 12 dias, residente e fallecida no largo de S. Francisco de Paula n. 23; Odette, filha de Luiz Miller, 9 mezes, residente e fallecida à rua de S. Luiz Gonzaga n. 235.

Gastrite chronica—a pernambucana Marianna Adelaide de Lemos, 60 annos, solteira, residente e fallecida à rua Leopoldo n. 58.

Insufficiencia aortica—a fluminense Justina Maria da Conceição, 60 annos, solteira, residente e fallecida à rua do Mattozo n. 34.

Peritonite—o portuguez José Antonio Gil da Silveira, 49 annos, solteiro, residente e fallecido à rua do Visconde da Gavêa n. 64.

Syphilita—a fluminense—Carmen, filha de Manoel Augusto Alves Branco, 5 annos, residente e fallecida à Travessa Onze de Maio n. 31.

Tuberculose pulmonar—os fluminenses Elisio Victorino da Silva Guimarães, 25 annos, casado, residente e fallecido à rua de D. Anna Nery n. 18; Albiu Pereira da Cruz 24 annos, solteiro, residente e fallecido no Hospital Militar do Andaraby; D. Alcina Affonso, 17 annos, solteira, residente e fallecida à rua D. Affonso n. 5; Analia Isabel dos Santos, 24 annos, solteira, residente e fallecida à rua de S. Lourenço n. 58; o rio-grandense do norte, José Casemiro Alves, 23 annos, residente e fallecido no quartel da brigada policial; os portuguezes José da Silva Amorim, 35 annos, solteiro, residente e fallecido à rua do Barão de S. Eelix n. 144; Alberto José de Azevedo, 29 annos, solteiro, residente e fallecido à rua Paim n. 3 (Sampaio); Joaquim Teixeira Soares, 30 annos, solteiro, fallecido no Hospital do Carmo.

Angina dyphterica—a fluminense Maria, filha de Antonio Corio Benedicto, 2 annos, residente e fallecida à rua do Levaldio u. 19

Arterio-sclerose—os brasileiros Gabriel Irazza da Silveira, 50 annos, fallecida no Hospicio Nacional de Alienados; o africano Raphael, 68 annos, solteiro, fallecido no hospital de S. João Baptista.

Broncho pneumonia—a fluminense Euridice, filha de Carlos Borges da Costa, 8 annos, residente e fallecida à rua do Major Avila n. 5; a brasileira D. Maria Luiza Rocha de Jesus, 60 annos, solteira, residente e fallecida à rua do Cotovello n. 30.

Embolia cerebral—o brasileiro Joaquim Ignacio, 59 annos, solteiro, residente e fallecido no Hospicio de S. João Baptista.

Marasmo senil—a fluminense Marcolina, 60 annos, solteira, residente e fallecida no Asylo de Santa Maria.

Pleuro-pneumonia—a alagoana Maria Izabel Ramos Leite, 20 annos, solteira, residente e fallecida à rua de S. Clemente n. 8.

Pneumonia—o fluminense Manoel José Barroso, 43 annos, solteiro, residente e fallecido no Hospicio de S. João Baptista.

Fetos—um do sexo masculino, filho de Benedicto Theotônio do Rozario, residente à rua do Dezembargador Viriato II; um dito filho de D. Eliza Ramos Rosa, residente à rua do Presidente Barrozo n. 118.

Sepultaram-se 33 individuos, incluídos 8 indigentes.

MARCAS REGISTRADAS

N. 497

Affonso J. C. Garcia, rua de S. Pedro n. 4, procurador de The N. K. Fairbank & Comp., companhia estabelecida em Chicago, para o commercio de substancias alimentares oleaginosas, apresenta à Junta Commercial da Capital Federal a marca supra de sua constituinte para ser registrada.

Consiste esta marca de uma cabeça de touro ou outra animal bovino cercado, em parte, de ramos de algo locoiro, tendo por cima as palavras «Trade Mark», tudo circulado por linhas duplas, ficando esse circulo no centro de linhas duplas ellipticas, tendo uma facha, cujas partes se vê entre as linhas circulares e as ellipticas, e dentro dessa facha so lê: «Product of the American Cotton vil Company» na parte interna superior acham-se as palavras «Golden Cottolene» e na inferior The N. K. Fairbank Company, Chicago.

Esta marca pôde variar em suas cores, dimensões e dizeres e applica-se nas substancias alimentares oleaginosas de sua propriedade.

Rio de Janeiro, 27 de setembro de 1894.—

Por procuração, Affonso H. C. Garcia. Apresentada na secretaria da Junta Commercial da Capital Federal, às 2 1/2 horas da tarde de 27 de setembro de 1894.—O secretario, Cesar de Oliveira.

Registrado sob n. 497 por despacho da Junta Commercial, em sessão de 11 do corrente.

Rio de Janeiro, 13 de outubro de 1894.— (Assignado sobre 5 estampilhas no valor collectivo de 6\$600 rs.), Cesar de Oliveira.

(Sello grande da Junta Commercial.)

EDITAES E AVISOS

Escola Nacional de Bellas Artes

CONCURSO AO PREMIO DE VIAGEM

De ordem do Sr. director faço publico que, tendo terminado a 11 do corrente o prazo da inscripção ao concurso de gravura, sem que se inserevesse, candidato algum, na forma do art. 8º do regulamento vigente, fica aberta nesta secretaria por mais oito dias a contar desta data, a inscripção para o concurso de pintura. A inscripção se fará por meio de requerimento ao director. Dos alumnos da antiga academia só serão admittidos os que são matriculados na Escola Nacional de Bellas Artes conforme a disposição do art. 2º, capitulo II do alludido regulamento. As condições de admisión são as seguintes: 1ª, ser cidadão brasileiro, menor de 30 annos de idade; 2ª estar habilitado aos cursos especiaes desta academia, exceptuados os que foram da antiga academia; 3ª que não tenham feito estudos fóra do territorio da Republica.

As provas de concurso são as seguintes: Provas de concurso de viagem — Alumnos de pintura.

Os alumnos de pintura serão obrigados a prestar as seguintes provas:

1ª, prova de modelo vivo em duas sessões de tres horas cada uma; o julgamento far-se-ha com o modelo presente. Esta prova é eliminatória;

2ª, prova de modelo vivo pintado metade do tamanho natural, trabalhando quatro horas por dia durante o prazo de 30 dias;

3ª, prova de composiçao em esboço de um ponto mythologico, biblico ou historico tirado a sorte de entre dez organizados no acto do concurso pelos professores dos cursos technicos.

A execuçao durará oito horas, durante as quaes os alumnos se acharão isolados e sem communicaçao alguma externa.

Secretaria da Escola Nacional de Bellas Artes, 15 de outubro de 1894.—Dr. Candido José Teixeira, secretario.

Caixa de Amortização

Por esta repartição se faz publico que, tendo-se extraviado duas apolices geraes do valor de 1:000\$, sob ns. 278.111 e 278.112, emitidas em 1877 e uma de 500\$, n. 9.166, em 1879, todas de juro antigo de 6%, vae ser solicitada a expedição de novos titulos, si dentro de 15 dias não houver reclamação em contrario.

Rio de Janeiro, 13 de outubro de 1894.
—O inspector, *M. A. F. Trigo de Loureiro*.

Inspectoria Geral de Saude dos Portos

Do ordem do Sr. Dr. inspector geral fica determinado o prazo de um mez, a contar desta data, para os empregados da inspectoria geral (comprehendendo os do Hospital Maritimo de Santa Isabel e Lazareto da Ilha Grande) observarem o que dispõe a portaria do Ministerio da Justiça e Negocios Interiores, de 29 de setembro ultimo, quanto ao uso do novo uniforme, em substituição do que fora approvado por portaria de 3 de janeiro de 1887. Para conhecimento dos interessados avisa-se que o plano do novo uniforme está publicado no *Diario Official* de 2 do corrente mez.

Secretaria da Inspectoria Geral de Saude dos Portos, Rio de Janeiro, 5 de outubro de 1894.—No impedimento do secretario, *Olympio de Niemeyer*, official.

Collegio Militar

CONCURRENCIA

O conselho economico deste collegio precisa contratar durante o corrente semestre, alfafa, farello e milho para os animaes em serviço do mesmo collegio, e convida os Srs. licitantes a comparecerem no dia 26 do corrente, apresentando suas propostas competentemente legalizadas, ás 11 horas do referido dia.

Capital Federal, 20 de outubro de 1894.—*José Amaro Bezerra Cavalcanti*, capitão quartel-mestre.

Directoria Geral dos Correios

EDITAL

De ordem do Sr. director geral e em cumprimento do disposto no art. 34 do regulamento de 10 de abril do corrente anno, faz-se publico que, de 20 de outro proximo futuro em diante, não poderão ser mais utilizados os sellos e demais formulas do franquia emitidos no tempo do imperio.

Taes formulas do franquia, quando encontradas nas caixas postaes, depois de expirado aquelle prazo, serão consideradas nullas e como tal tractadas, de conformidade com o n. 8 do art. 29 do mesmo regulamento.

Sub-Directoria da Directoria Geral dos Correios, 18 de julho de 1894.—O sub-director, *Affonso do Rego Barros*.

E. de Ferro Central do Brazil

CORRIDAS NO JOCKEY-CLUB

De ordem da directoria se declara, para conhecimento do publico, que, domingo, 21 do corrente, por occasião das corridas no Prado Fluminense, haverá trens especiaes directos para condução de passageiros, desde ás 10 horas da manhã até 1 hora e 30 minutos da tarde e depois de concluidas as corridas.

Estes trens especiaes não pararão nas estações de S. Diogo, S. Christovão e Mangueira.

O preço de cada passagem de ida e volta, sem distincção de classe, é de 500 réis.

Escriptorio do trafego, 19 de outubro de 1894.—*J. Rademaker*, chefe do trafego.

E. de Ferro Central do Brazil

TRENS NOCTURNOS Nº 1 E Nº 2

De ordem da directoria se declara, para conhecimento do publico, que, de 11 de novembro em diante, o trem NP 1 partirá da estação Central, ás terças e sextas-feiras e o trem NP 2 partirá da estação do Norte ás quintas-feiras e domingos de cada semana.

Escriptorio do trafego, 18 de outubro de 1894.—*J. Rademaker*, chefe do trafego.

E. de Ferro Central do Brazil

NOVO HORARIO DOS TRANS DE SUBURBIOS, 1ª SECÇÃO E RAMAL DE SANTA CRUZ

De ordem da directoria se declara, para conhecimento do publico, que, no dia 1 de novembro proximo futuro, começará a vigorar o novo horario dos trens dos suburbios, 1ª secção e ramal de Santa Cruz, affixado em todas as estações desta estrada.

Escriptorio do trafego, 18 de outubro de 1894.—*J. Rademaker*, chefe do trafego.

Prefeitura do Districto Federal

DIRECTORIA DO INTERIOR E ESTATISTICA

2ª secção

De ordem do cidadão Dr. director, faço publico para conhecimento dos interessados, que a agencia da prefeitura do districto da Lagôa, mudou-se para a rua General Polydoro n. 58, onde o respectivo agente despachará diariamente das 9 horas da manhã ás 3 da tarde.

2ª secção, 15 de outubro de 1894.—*F. Meirelles*.

SUB-DIRECTORIA DO PATRIMONIO

De ordem do Sr. sub-director, faço publico, para conhecimento dos interessados, que o Sr. Rodrigo Venancio da Rocha Vianna se queireu titulos de aforamento dos terrenos de accrescidos fronteiros aos predios ns 11 e 11 A, 11 B, 11 C e 11 D da praia das Palmeiras; e, por isso, segundo o decreto n. 4.105, de 23 de fevereiro de 1868, convido a todos aquelles que forem contrarios a esta pretensão a apresentarem-se nesta repartição no prazo de 30 dias, com documentos que provem seus ditos, findo o qual a nenhuma reclamação se attenderá.

Setima secção da Sub-Directoria do Patrimonio, 6 de outubro de 1894.—O chefe intencional *Arthur Augusto Machado*.

SUB-DIRECTORIA DO PATRIMONIO

7ª secção

De ordem do Sr. Dr. director, faço publico, para conhecimento dos interessados, que a Companhia Luz Stearica requereu por aforamento, mais 159 metros de accrescidos de accrescidos de marinhas á Praia das Palmeiras em S. Christovão, em continuação aos accrescidos que já possui em frente aos predios ns. 1 á 7 da dita Praia; por isso convido a todos aquelles que forem contrario a essa pretensão, a comparecerem nesta repartição no prazo de 30 dias a contar desta data, afim de apresentarem documentos que provem seus ditos, findo o qual a nenhuma reclamação se attenderá, resolvendo esta prefeitura como for de direito.

Sub-directoria do Patrimonio, 21 de setembro de 1894.—No impedimento de chefe da 7ª secção, *Arthur Augusto Machado*, 1º escripuario.

Prefeitura do Districto Federal

SUB-DIRECTORIA DE PATRIMONIO

7ª secção

De ordem do Sr. coronel Dr. prefeito, faço publico, para conhecimento dos interessados, que a Empreza Industrial do Melhoramento no Brazil requereu por aforamento os terrenos de marinhas e accrescidos desde a parte occidental do Arsenal de Marinha desta Capital até á Ponta do Cajú, que se acharem devolutos; por isso convido a todos aquelles que forem contrarios a essa pretensão a comparecerem nesta sub-directoria no prazo de 60 dias a contar desta data, afim de apresentarem documentos que provem seus ditos, findo o qual a nenhuma reclamação se attenderá, resolvendo esta prefeitura como for de direito.

Outrosim, convido aos possuidores de terrenos de marinhas e accrescidos daquela zona, cujas concessões foram dadas pela municipalidade ou pelo Governo Federal, a exhibirem seus titulos dentro daquele prazo, afim de que haja a maior regularidade na discriminação dos que se acham devolutos.

Sub-directoria do Patrimonio, 21 de setembro de 1894.—O director, *Miguel Rangel de Vasconcellos*.

EDITEAS

Com prazo de 90 dias

O doutor Manoel José Villaza, Juiz de direito desta cidade e comarca de Bragança, estado de S. Paulo.

Faço saber aos que o presente edital virem que por parte de José Innocencio de Souza Pinheiro, foi feita e apresentada neste Juizo a petição seguinte:

Illustre cidadão Juiz de Paz, com jurisdicção de Juiz de Direito, José Innocencio de Souza Pinheiro, sendo possuidor de parte das terras e bensfeitorias da chacara sem denominação especial que foi de Joaquim Pereira de Souza e sua mulher Maria do Carmo, (esta já fallecida) situada no bairro denominado Itapechinga, deste municipio, chacara que se acha em commun com os condminos adiante declarados, quer proceder a sua divisão para formação do seu quinhão, como dos pertencentes a cada um dos mesmos condminos.

Assim requer que sejam elles citados, sendo os orphãos puberes em suas proprias pessoas e nas pessoas dos seus tutores, e os impuberes nas pessoas de seus tutores sómente, para, sob pena de revelia, comparecerem á primeira audiencia deste Juizo, depois de expirado o prazo dos editaes e de feitas todas as citações, e se louvarem como o supplicante em aggrimensor, arbitradores e supplices, que procedam ás necessarias diligencias para a divisão pedida.

O immovel dividendo confina com terras do supplicante, Luiz Fellippe Villaza, José Feliciano, José Pires Cardoso, Francisco Antonio Cintrangulo e finalmente com terras dos orphãos Francisco e Ezechias, filhos de Umbelina de tal. Os condminos residentes nesta Commarca são: Candida de Lima, Antonio Francisco de Lima, Estevam Antonio Francisco de Lima, Vicente de Lima, Luiza de Lima, Vicente Calichio e seus filhos menores impuberes Miguel, Antonieta, Ernestina e Rosalia; Ezechias, menor impubere, sem tutor, filho da finada Umbelina de tal; Monica e Adelino, orphãos tambem sem tutor, aquella pubere e este impubere, filhos de Anna de Lima; Ezechias Pereira de Souza, de quem é seu pai Joaquim Pereira de Souza e Francisco Cintrangulo. Os condminos residentes na comarca do Amparo, deste Estado são: Benedicta Anna de Lima, Marcellino Pereira de Lima, e seu filho menor impubere Sebastião. Os condminos que se acham em logar incerto são: Francisco, orphão pubere sem tutor,

filho da finada Umbelina de tal, e Daniel Pereira de Souza. Interessados estabelecidos com bens bitorias proprias: Vicente Calichio possui uma olaria, Antonio de Lima possui uma pequena casa de telhas.

Vicente Lima tambem é possuidor de uma pequena casa de telhas. Francisco Antonio Citrangulo possui duas casinhas de tijolos cobertas de telhas e mais uma outra casinha em ruina. O supplicante está edificando presentemente uma pequena casa de tijolos.

A chacara dividenda compõe-se de terras de cultura, gramado, casa de morada e monjollo. Origem da communhão. — Por fallecimento de Maria do Carmo, a chacara dividenda ficou ao seu marido Joaquim Pereira de Souza e aos seus filhos e netos, tendo alguns destes herdeiros feito venda de suas respectivas partes figurando o supplicante entre cessionarios, por ter comprado as partes constantes da escriptura inclusa. Para a citação dos condminos residentes nesta comarca, o supplicante pede que se expeça mandado; para a citação dos que residem na comarca do Amparo, requer o supplicante que se publiquem editaes com o prazo de trinta dias; e para a citação dos que se acham ausentes em logar não sabido e desconhecidos, que porventura existirem, requer que se publiquem editaes, com o prazo de noventa dias, affixando-se estes editaes todos no logar do costume e publicando-se no jornal desta cidade e tambem no *Diario Official*, os referentes aos condminos que se acham ausentes em logar não sabido e aos desconhecidos, e no jornal official deste estado, os relativos aos condminos residentes no Amparo; requerendo mais que, em carta registrada, se envie cópia dos editaes correspondentes ao juizo respectivo dessa comarca para serem affixados no logar do costume nos seus auditorios.

Outrosim, o supplicante requer-vos dignéis nomear um tutor *ad hoc* aos menores que não tiverem tutores, e um curador *á lide* a todos os menores e ausentes, tutor e curador que deverão ser citados na forma da lei. Tambem, tendo de justificar a ausencia em logar não sabido do orphão pubere Francisco e de Daniel Pereira de Souza, requiere mais que, designados dia, logar e hora, sejam admitidos a depor como testemunhas os cidadãos abaixo declarados.

Finalmente o supplicante requer que sejam os condminos intimados para não continuarem a fazer estragos na chacara dividenda, taes como excavação, tiramento de madeiras, etc. O supplicante avalia a causa em quatro contos de réis (4:000\$000), e protesta haver as custas do processo pelas quaes são solidarios todos os condminos, que as pagarão *pro rata*. Nestes termos, pede deferimento. Sendo esta D. e A. corre a procuração conferida ao advogado abaixo assignado, e um documento, que é o traslado da escriptura de compra da parte da chacara dividenda feita pelo supplicante. Testemunhas: 1.º José do Carmo Penteado, 2.º Theodorico Gomes da Silva.

Bragança, 4 de agosto de 1894. — O advogado procurador. — *Vicente Guilherme*. (Sellado). Em virtude da petição supra, cito, chamo e requieiro a Daniel Pereira de Souza e demais condminos ausentes e desconhecidos, que se julgarem com direito sobre a chacara dividenda, cita no bairro denominado Itapechinga, deste municipio, pelo conteúdo da mesma petição, para na audiencia seguinte ao prazo de 90 dias, virem nomear e approvar louvados, agrimensor e seus supplentes, que devem funcionar no processo divisorio, ficando citados para todos os demais termos e actos da dita acção *communi dividendo*, até final sentença e sua execução, tudo sob as penas de lei. E para que chegue ao conhecimento de todos, e ninguem allegue ignorancia, mandei passar o presente, que será publicado pela imprensa e affixado no logar do costume. As audiencias deste juizo teem logar aos sabbados, as 11 horas da manhã, em uma das salas do edificio da Camara Municipal.

Dado e passado nesta cidade de Bragança, nos 5 de outubro de 1894. — Eu, Francisco da Silveira Guimarães, segundo escrivão interino, o escrevi, — *Monuel José Villapa* (sellado).

Para citação de credores incertos

O Dr. José Augusto de Godoy e Vasconcellos, juiz municipal nesta cidade de Valença e seu termo etc.

Faço saber aos que o presente edital de citação virem que por este juizo e cartorio do escrivão, que este subscrive, corre uma execução em que são exequentes Manoel Alves da Nobrega & Comp. e executados Antonio Cernichiaro & Comp., aos quaes se fez penhora em dinheiro depositado em mãos de José Protá, assignando-se aos executados seis dias para allegarem o que tivessem a penhoaa, e delles foram lançados; e tendo de ser levantada a quantia de 1:3:8\$, que foi penhorada, mas como teem de ser citados os credores incertos, que possam ter direito ao levantamento, por isso os hei por citados, para que no prazo de 10 dias, que correrão depois que for este affixado e accusada a respectiva certidão do porteiro dos auditorios, opporem quaesquer artigos, de preferencia, que por ventura tenham a quantia em deposito, e isto sob pena de serem lançados e passar-se mandado de levantamento a favor dos exequentes.

Cidade de Valença, 16 de outubro de 1894. E eu, José Benedicto da Cunha, escrivão, o escrevi. — *José Augusto de Godoy e Vasconcellos*.

PARTE COMMERCIAL

Camara Syndical dos corretores de fundos publicos da Capital Federal

CURSO OFFICIAL DE CAMBIO E MOEDA METALLICA

Praças	90 d/º	á vista
Sobre Londres.....	11 25/32	11 5/8
» Pariz.....	809	824
» Hamburgo..	999	1.017
» Italia.....	—	754
» Portugal....	—	382
» Nova York..	—	4.285
Soberanos.....	20\$640	

CURSO OFFICIAL DOS FUNDOS PUBLICOS E PARTICULARES

Apolices

Apolices geraes de 1:000\$, de 5%	1:025\$000
Ditas convert. miudas, de 4%	1:215\$000
Ditas idem, de 1:000\$, de 4%	1:218\$000

Bancos

Banco Constructor do Brazil...	19\$000
Dito Brazil e Londres.....	25\$000
Dito Lavoura e Commercio, c/50 %.....	78\$000
Dito da Republica do Brazil, c/50 %.....	78\$000
Dito idem, integ.....	168\$500
Dito Rio e Matto Grosso, integ.	100\$000
Dito Nacional Brasileiro.....	222\$000
Dito Commercial.....	222\$000
Dito do Commercio, integ.....	235\$000

Companhias

Comp. Construções Urbanas, c/50 %.....	8\$500
Dita Construções Civis.....	19\$500
Dita Loteria dos Estados.....	77\$500
Dita Loteria Nacional.....	90\$000
Dita Tronco da Sorocabana.....	110\$000
Dita Jardim Botanico.....	136\$000
Dita Tecidos Constança Industrial	235\$000
Dita Tecidos Alliança.....	275\$000

Debentures

Ditos da Sorocabana.....	60\$000
--------------------------	---------

Rio de Janeiro, 19 de outubro de 1894. — *J. Claudio da Silva*, syndico.

E. de Ferro Central do Brazil

Mercadorias entradas no dia 18 de outubro de 1894 nas estações de S. Diogo, Central e Maritima

		Desde 1 do mez
Café.....	234.604	5.140.215 kilogs.
Carvão vegetal	74.439	514.263 »
Fumo.....	9.631	91.514 »
Queijos.....	5.283	182.602 »
Toucinho.....	2.175	73.923 »
Diversas.....	16.932	265.130 »

PATENTES DE INVENÇÃO

N. 1.706— *Reclatorio descriptivo da invenção de John Charles Love, engenheiro residente em Washington, Estados Unidos da America. Melhoramentos introduzidos em um systema de Ferro-carril electrico para o qual pede privilegio por 15 annos no Brazil*

Esta invenção é relativa a um systema do ferro-carril electrico da classe em que se empregam conductores electricos ou fios para levarem a corrente de uma planta geradora central aos motores sitos nos carros, e na qual os carros estão munidos de apparatus de contacto ambulantes que deslizam em contacto com os conductores ou fios, para tomar a corrente destes ultimos afim de prover aos motores sitos nos carros.

Para empregar nas ruas das cidades proponho-me a collocar os conductores pelos quaes se transmite a corrente electrica desde a planta geradora central, dentro de um conducto fendido debaixo da superficie do caminho, e adherir ao carro um apparelho de conducto ambulante que se estende até dentro do conducto e se desliza em contacto com os conductores sitos nelles afim de levar constantemente a corrente desde o sitio conductor até o motor que está no carro. Porém, onde o uso de um conductor elevado não apresenta inconvenientes, proponho-me empregar um conductor ou conductores suspensos no alto do carro e usar apparelhos de contacto ambulantes sobre o carro que funcionam mediante uma pressão assenta contra os ditos conductores elevados para tomar a corrente destes ultimos.

Nos casos em que seja conveniente que uma parte de uma linha de ferro-carril seja provida de conductores elevados, como, quando se trata de uma linha nos suburbios, por exemplo, e que a outra parte seja munida de conductores subterraneos, como na parte de uma linha ferrea, que se ostende até o interior de uma cidade, proponho-me estabelecer no mesmo carro apparelhos de conducto ambulantes apropriados para fazer ligações tanto com os conductores elevados como com os subterraneos, podendo-se assim usar uns ou outros, segundo se queira, e um só carro pode correr toda a extensão de um ferro-carril, estando uma parte deste munida de conductores elevados e a outra de conductores subterraneos, por meio de um simples movimento ou desvio dos apparelhos de contacto elevados ou subterraneos no logar em que as construções elevadas e subterraneas se encontram e ligam.

A minha invenção comprehende particularmente certos melhoramentos introduzidos nos apparelhos de contacto ambulante e meios para apoiá-los sobre o carro, na estrutura do conductos subterraneo fendido e em apparelhos para apoiar e suster os ditos conductores electricos no conducto subterraneo, porém representei tambem nos desenhos annexos á presente, e mais adiante descreverei varios apparelhos auxiliares por meio dos quaes um systema de ferro-carril electrico da classe acima descripta pôde ser mais valioso e effcaz.

Em referencia agora, em termos geraes, aos diferentes meios e apparelhos que se apresentam nos desenhos que acompanham a presente descripção, direi que nas figs. 1 a 11 inclusive, se vê uma parte de um carro,

No conducto subterraneo fendido e apparatus de contacto ambulantes que se prendem ou adherem convenientemente ao carro e que se estendem até dentro do conducto para levar a corrente desde os ditos conductores que estão dispostos dentro do conducto até o motor que está sito no carro.

As figs. 12 a 15 inclusive, representam um meio para adherir o apparatus de contacto ambulante ao carro, o qual meio mecanico, se assemelha ao representado nas figs. 1 a 11 inclusive, e é preferivel áquelle por varios motivos.

Nas figs. 16, 17 e 18, está representada a parte do apparatus de contacto ambulante que se colloca dentro do conducto fundido, de uma fórma um tanto differente da representada nas figs. 1 a 11 inclusive, e nas figs. 19 a 22, inclusive, se vê uma modificação do mesmo apparatus.

Nas figs. 23 a 25 inclusive, meios ou apparatus graças aos quaes os conductores pôem apoiar-se dentro do conducto de uma maneira tal que os permite deslizar-se perpendicularmente, movimento que tem logar em virtude da expansão e contracção dos ditos conductores produzidas pelas mudanças de temperatura e representei tambem alguns traços da construção do mesmo conducto.

Nas figs. 26, 27 e 28 represento uma fórma de conducto em que este está provido de jogos dispostos transversalmente, os quaes, não só servem de apoio ao conducto e constituem uma parte dello, como tambem contribuem para sustentar o conducto do caminho e a conservar os parallellos a respeito do conducto.

Nas figs. 29 a 31, inclusive, demonstro outra fórma de apparatus de apoio ou supportisolado para sustentar os conductores de uma maneira tal que possam desligar-se perpendicularmente mediante a expansão e contracção produzidas pelas mudanças de temperatura.

Nas figs. 35 a 33, inclusive, represento um apparatus, por meio do qual se pôde manter uma tensão longitudinal constante sobre o conductor, para impedir que este se desloque ou se afunde entre os seus pontos de apoio e para compensar a expansão e contracção á que está sujeito pelas variações de temperatura.

Nas figs. 40 a 44, inclusive represento um carro munido de apparatus de conducto ambulantes, tanto para os conductores subterraneos, como para os elevados, e tambem certos detalhes de construção nos apparatus de contacto ambulantes para os conductores elevados.

Nas figs. 45 e 46, represento um apparatus chamado communmente «limpador de fenda» apropriado para retirar as obstrucções da fenda — ou abertura no conducto subterraneo e nas figs. 47, 48 e 49 represento um apparatus para varrer completamente ou conservar limpo um conducto fendido.

Passo agora a descrever mais detalhadamente as diversas figuras dos desenhos annexos á presente.

A fig. 1, é uma vista em secção central vertical dos apparatus de contacto ambulantes para usar-se em connexão com o conducto subterraneo fendido e tambem as partes adjacentes do carro e do conducto.

A fig. 2, é uma vista horizontal augmentada ou secção de plano das partes que estão no carro, tomada sobre a linha 2—2, da fig. 1.

A fig. 3, é uma secção augmentada e detalhada das mesmas partes, tomada sobre a linha 3—3 da fig. 2.

A fig. 4, é uma vista transversal seccional augmentada sobre a linha 4—4 da fig. 1.

A fig. 5, é uma secção vertical tomada sobre a linha 5—5 da fig. 2, que mostra algumas partes detalhadas.

A fig. 6, é uma vista de plano detalhado das partes que se mostram na fig. 2, representando o movimento lateral dos apparatus de contacto.

A fig. 7, é uma secção detalhada tomada sobre a linha 7—7 da fig. 2.

A fig. 8, é uma vista lateral augmentada que mostra detalhadamente os apparatus de contacto que estão dentro do conducto.

A fig. 9, é uma vista de plano das partes que se mostram na fig. 8.

A fig. 10, é uma vista detalhada que mostra um dos apparatus de contacto e representa diversas posições do mesmo.

A fig. 11, é uma vista semelhante á anterior que mostra outra posição do dito apparatus.

A fig. 12, é uma vista em secção vertical longitudinal que mostra a animação da carretilha ou jogo de rodas do carro e a barra de contacto e o seu conductor e meios para verificar o ajuste automatico do apparatus de contacto em relação ao carro.

A fig. 13, é uma vista plano do fundo, em maior escala, das partes principaes representadas na fig. 12.

A fig. 14, é uma vista do plano do alto das partes que se veem na fig. 13, achando-se desligadas algumas partes da estrutura para tornar mais clara a representação.

A fig. 15, é uma vista da elevação dos extremos das partes que se veem nas figs. 1 e 14.

A fig. 16, é uma vista da elevação lateral das partes do apparatus de contacto ambulante apropriado para usar-se dentro de um conducto ou em outro qualquer logar para tomar a corrente do conductor por meio de um contacto de pressão ascendente.

A fig. 17, é uma vista do plano das mesmas partes, representando em linhas de pontos as diversas posições de uma das rodas de contacto.

A fig. 18, é uma vista semelhante do plano, representando em linhas de pontos a capacidade de ajuste do apparatus de contacto.

A fig. 19, representa, em vista lateral, um apparatus semelhante ao que se vê na fig. 16; porém, achando-se munido de peças corrediças de contacto, em vez de rodas.

A fig. 20, é uma vista de plano da estrutura que se vê na fig. 19.

A fig. 21, é uma secção de detalhes tomada sobre a linha 21 da fig. 19.

A fig. 22, é uma vista de plano de um dos apparatus de contacto que se veem na fig. 20, representando, por meio de linhas de pontos suas diversas posições.

A fig. 23, é uma vista em perspectiva, que mostra uma parte ou secção de um conducto ou isoladores corrediços para apoiar os conductores de linha.

A fig. 24, é uma vista de plano da mesma, tendo-se-lhe retirado as chapas do tope ou barras de fenda.

A fig. 25, é uma vista transversal seccional da mesma, tomada sobre a linha 25—25 da fig. 24.

A fig. 26, é uma vista que representa a construção do conducto fendido quando se empregam jogos para apoiar as paredes do dito conducto, e tambem as barras da via, representando da mesma fórma um dos ditos jogos com elevação lateral, com uma das barras da estrada e uma das barras do fenda em secção transversal.

A fig. 27, é uma vista de detalhes que mostra meios ou apparatus pelos quaes se adhere a barra de fenda ao jogo.

A fig. 28, é uma vista do plano das partes que se veem na fig. 27, com algumas partes desligadas a fim de representar a construção interior das mesmas.

A fig. 29, é uma vista em perspectiva de um apparatus isolador para um conducto de linha.

A fig. 30, é uma vista em secção transversal da mesma,

A fig. 31, é uma vista em perspectiva de uma metade ou parte do grampão central do dito supporte.

A fig. 32, é uma vista em perspectiva das chapas que seguram o dito grampão.

A fig. 33, é uma vista em perspectiva de um dos pedaços ou peças de material isolador.

A fig. 31, é uma vista seccional, apresenta uma modificação da construção representada na fig. 26 até a fig. 30; inclusive.

A fig. 35, é uma vista do conducto fendido em secção longitudinal, representando os arames conductores e apparatus de tensão para estes.

A fig. 36, é uma vista do plano do fundo dos arames conductores que se veem na fig. 35.

A fig. 37, é uma elevação natural, em maior escala dos apparatus de tensão para um dos arames conductores.

A fig. 38, é uma secção transversal através de um arame conductor que mostra por seus extremos as partes representadas na figura precedente.

A fig. 39, é uma secção longitudinal de uma ligação telescópica para unir as extremidades de duas secções de arame conductor.

A fig. 40, é uma vista lateral, parte della em secção central, vertical, de um carro munido de apparatus de contacto para o arame elevado e tambem de apparatus de contacto para conductores dentro de um conducto fendido.

A fig. 41, é uma vista de detalhes das ligações entre um apparatus de contacto elevado e o carro.

A fig. 42, é uma elevação lateral das mesmas partes.

A fig. 43, é uma vista das extremidades das mesmas.

A fig. 44, é uma vista em elevação lateral que mostra as partes em diversas posições, estando a vara que forma parte do apparatus de contacto em posição inclinada.

A fig. 45, é uma vista em secção vertical de um carro de ferro-carril electrico e conducto fendido, estando o apparatus de limpar a fenla adherido ao carro.

A fig. 46, é uma vista transversal seccional das partes que se veem na fig. 45, tomada sobre a linha 46—46 da fig. 45.

A fig. 47, é uma vista em secção central vertical de partes de um vehiculo e um conducto representando dentro do dito conducto os apparatus limpadores deste.

A fig. 48, é uma vista transversal seccional do conducto tomada sobre a linha 48—48 da fig. 47, representando detalhadamente os apparatus limpadores do conducto que nelle se encontram.

A fig. 49, é uma vista lateral de detalhes augmentada das partes representadas na fig. 48.

Passamos agora a descrever em primeiro logar, os pontos de construção que se apresentam mais detalhadamente nas figs. 1 a 11, inclusive, dos desenhos.

A—indica a armação ou plataforma de um carro ou vehiculo que leva o motor electrico e que corre sobre os trilhos da via-ferrea, na fórma do costume.

B—indica a armadura ou jogo de rodas do carro em que estão montadas as rodas que servem de apoio.

C¹ C¹ indicam os eixos de rodas e C² C² as rodas montadas sobre elles.

Neste caso o motor electrico para dar impulso ao carro se apresenta na armadura do carro e se indica por meio de um D.

O dito motor monta-se em uma armadura D¹ que se apoia giratoriamente em C², dos eixos de roda por uma extremidade, ligando-se pela outra como armadura de carro ou jogo de roda B, por meio de uma cavilha d e uma mola D² da maneira usual em estruturas semelhantes.

Uma barra vertical ou braço de apoio E se acha fixa por sua extremidade superior á armadura do carro e se estende pela fenda do conducto para baixo até o interior do dito conducto, a fim de sustentar um apparatus de conducto ambulante que tem no mesmo.

A dita barra E apoia-se em sua extremidade superior por meio de uma barra conductora horizontal F disposta longitudinalmente em relação ao carro, e munida em sua parte média de uma abertura de guia vertical, pela qual se desliza verticalmente a dita barra E.

A dita barra F junta-se em suas extremidades oppostas com duas barras de guias horizontaes, dispostas transversalmente GG¹, com os quaes as extremidades da barra F tem

uma conexão corredeira afim de que qualquer dos extremos da dita barra E possa mover-se livremente ou deslizar-se em sentido lateral sobre ellas.

As barras de guia G G¹ podem apoiar-se de qualquer maneira adequada desde a armadura do carro.

As ditas barras de guia G G¹ como na presente se demonstrou, estão adheridas ás barras angulares longitudinaes b b, as quaes estão apoiadas por suas extremidades adjacentes ao eixo c, por meio de sua curvatura para cima e fixandq a uma cinta cruzada ou tirante B¹ do carro e tambem por meio das barras verticaes b¹ b¹ adheridas por suas extremidades superiores ás barras longitudinaes b² b², as quaes se estendem por cima do eixo da roda adherindo-se tambem ao referido tirante ou cinta B¹.

As extremidades das ditas barras angulares que firm adjacentes ao motor D, se mostram ligadas a um travessão b³ que se prende por duas extremidades ás barras da armadura inclinadas b⁴ b⁴ fixas aos tirantes centraes transversaes B³ B³ da armadura do carro.

As ditas barras b⁴ b⁴ ajudam tambem a apoiar a armadura do motor b¹ da maneira representada.

Apoiada a barra conductora F sobre as varelas de guia transversalmente dispostas, adapta-se a mover-se lateralmente, de modo que a barra de apoio E e os appparelhos de contacto que ha sobre esta, possam por sua vez mover-se e desviar-se lateralmente sobre a armadura do carro, impedindo assim que o dito braço E se junte com os lados da fenda do contacto. Cada extremidade da dita barra conductora F é provida de um appparelho separavel de apoio ou sustentaculo, por meio do qual se pôde impedir que qualquer das ditas extremidades se mova, ficando a outra em liberdade para que oscille lateralmente.

O fim geral desta construcção é fazer que uma extremidade da barra conductora possa mover-se em sentido lateral quando o carro vae em uma direcção e que a outra extremidade se mova tambem em sentido lateral quando o carro vae em direcção opposta, formando assim uma acção uniforme das partes, quaesquer que sejam as circumstancias.

Nas figs. 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 acham-se representados os appparelhos para apoiar assim a extremidade da barra conductora, e nas figs. 12, 13, 14 e 15 acha-se representada uma forma distincta do appparelho para o mesmo fim.

Prefiro empregar os appparelhos demonstrados nas figuras que acabo de mencionar, porquanto a operação destes é de ajuste automatico.

Isto porém será descripto mais adeante, mais detalhadamente, limitando-me, agora a fazer referencia á construcção das partes que a este fim se destinam e que se mostram nas referidas figs. 1 a 7 inclusive, as quaes não são automaticas em sua operação, mas que é necessario fazel-as funcionar á mão ao seu tempo devido.

Com referencia agora ás referidas figs. 1 a 7 inclusive, diremos que os appparelhos de apoio ou sustentaculos dentados H H¹ estão dispostos em cada extremidade da barra F e providos dos dentes h h¹ de um tamanho adequado para encaixar sobre a extremidade da dita barra.

As extremidades dos ditos sustentaculos que conteem os dentes, podem mover-se para a barra e desde ella, de maneira que cada sustentaculo pôde ligar-se á barra e desprender-se della segundo se deseja. As extremidades exteriores dos ditos dentes são de preferencia estendidos ou inclinados para fóra para obter a devida junção dos sustentaculos com a barra.

Na construcção especial demonstrada nas ditas figuras, os sustentaculos H H¹ se apoiam giratoriamente afim de que as suas extremidades dentadas possam oscilar para as extremidades da barra F e desde elles, estando os ditos sustentaculos montados sobre os eixos oscilantes h² h² munidos de almofadinhas em

suas extremidades, sobre as barras angulares b, b. As varelas H¹ H¹ presas por suas extremidades ás barras angulares b b e que se estendem entre estas, na parte de traz dos eixos h² h², formam retenções par limitar o movimento de retrocesso dos ditos sustentaculos.

Os sustentaculos H² H² podem mover-se separadamente, porém, como meio mais conveniente para operal-os, os eixos oscilantes h² h², acham-se de tal maneira ligados, que se podem fazer girar juntos na mesma direcção, e de maneira que quando se levantar um sustentaculo da barra conductora o outro seja lançado para baixo para ligar a mesma.

Como meio conveniente de effectuar a dita ligação entre os eixos oscilantes, são estes munidos de manivelas ou braços de vara h³, h³, aos quaes se adhere giratoriamente a vareta de conexão h³. Afim de que os appparelhos de apoio ou sustentaculos possam funcionar facilmente, o eixo oscilante h³ de um delles, se estende ao costado do carro para formar o eixo motor h³, o qual está munido, em sua extremidade exterior, de uma vara de mão por meio da qual se pôde fazer girar facilmente para transmittir movimento ou desviar os sustentaculos.

A barra E, se apoia na altura que se deseja na barra conductora por meio de uma cavilha ou passador e que se introduz em uma série de agulheiros e¹ e¹ formados na parte superior da barra E, collocando-se a dita cavilha ou passador para descansar sobre a barra conductora. Afim de que seja possível separar lateralmente a barra E, da dita barra conductora, esta ultima se constroe em duas peças ou partes separadas F¹ e F², sendo a primeira destas a parte principal, provida de fenda ou concavidade central, que forma uma abertura de guia para a barra F, e a parte F² uma prancha ou aldraba propria para fechar a dita abertura de guia. A dita prancha ou aldraba F² se encaixa ou prende giratoriamente por uma extremidade na parte F¹ por meio de um munhão de cylindro f, de modo que oscille em um plano vertical, e a sua extremidade solta é munida de uma cavidade f² que se adapta a engrenar ou juntar-se com o cylindro de cabeça f¹ para mantel-o junto quando está fechada. A extremidade da dita prancha F se fecha positivamente quando se prende com o cylindro f¹ por meio de uma cavilha de chaveta f³ inserta em um agulheiro f³ formado na prancha F, e em um agulheiro correspondente formado na parte F¹. Fazendo oscillar a prancha F² sobre o seu cylindro, a barra de apoio E pôde desprender-se facilmente da barra conductora, ao passo que o deslizarmento vertical da dita barra E sobre a barra portadora permite que o appparelho de contacto se levante para fóra do conducto sem desengrenal-o ou desprender-o da barra portadora.

Esta acção corredeira ou deslizarnte da barra de apoio com a barra portadora faz que o appparelho de contacto possa levantar-se e manter-se sobre a superficie do sólo ou pavimento quando se queira levar o carro da via principal por um desvio para uma parada ou qualquer outra parte.

Quando o braço E está levantado pôde apoiar-se por meio de um appparelho de ajuste ou atadura adequado, como, por exemplo, introduzindo uma cavilha de chaveta em um agulheiro, e formado na barra E, perto de sua extremidade inferior, tal como se vê na fig. 5.

O appparelho de contacto ambulante que se vê nas figs. 1 a 11, inclusive, pôde usar-se, tanto em um conducto subterraneo, como em conexão com um fio conductor elevado, porém, é especialmente apropriado para o conductor subterraneo, tal qual aquelle em conexão com o qual está representado. A construcção detalhada do dito appparelho de contacto ambulante é como segue: no extremo inferior da barra E acha-se fixa uma peça I, de material isolador, a cada um de cujos lados está presa uma prancha de metal J, provida de uma cavilha de supporte horizontal J¹ que se estende para fóra.

Montado sobre a dita cavilha de supporte ha um braço de roda K que oscilla verticalmente e que leva em sua extremidade exterior uma roda de contacto L.

O braço K consiste de tres peças ou secções separadas K¹ K² K³, as quaes se ligam giratoriamente entre si, de maneira que a extremidade terminal do braço possa girar em volta de um eixo situado longitudinalmente em relação ao dito braço tambem em volta de um eixo situado em um plano vertical e transversalmente em relação ao braço.

A forma geral do braço K indica-se unicamente nas figs. 1, 3, 4 e 5 porém o dito braço se mostra completa e detalhadamente nas vistas maiores das figs. 8, 9, 10 e 11.

Apezar de que, quando o braço se constroe da maneira descripta se adapta para oscillar em um plano vertical sobre o cylindro de supporte J¹, a sua extremidade terminal e a roda de contacto de que está munido podem deslizar-se livremente, em tres direcções distinctas, a saber: adaptam-se para subir e descer, para girar sobre um eixo sito longitudinalmente em relação ao braço e para oscillar lateralmente sobre um eixo transversal vertical.

Prefiro effectuar as conexões giratorias entre as partes K¹ K², K³, da maneira seguinte: a parte ou secção está provida em sua extremidade exterior de uma cavidade K¹ que se mette em um encaixe K² na secção K² e uma projecção enroscada K³, se mette em uma fenda K⁴ formada na secção K², e se prende á dita cavilha de supporte afim de que a secção K² effectue um movimento oscilante limitado sobre a cavilha de supporte, impedindo ao mesmo tempo que as ditas partes se reparem.

A dita secção K² é ainda em sua extremidade externa de uma orelheta ou peça K⁵, pela qual se mette uma cavilha ou cylindro transversal de supporte K⁷ sobre a qual se prende giratoriamente a secção exterior K³ do braço; sendo a dita secção externa provida de um cubo K⁴ que se destaca da parte principal do braço, de maneira que a roda de contacto L fique opposta no mesmo plano vertical do cylindro K⁷.

O movimento oscilante lateral da secção exterior K³ sobre o passador de cylindro K⁷ é limitado pelas superficies oppostas ou rodets K⁸ K⁹, entre as secções K² K³, respectivamente, de maneira que se possa aproximadamente manter a roda de contacto em posição de funcionar quando estiver desligada do fio conductor.

L¹ é uma mola enrolada, fixa por uma extremidade ao braço K e pela extremidade opposta á peça I, de tal maneira que a tensão da mola tenda a levantar-se e suste a referida roda em contacto com o fio conductor.

A mola está presa por uma extremidade a um olho K¹⁰ adherindo ao munhão K⁷, e por sua extremidade opposta; a um olho i, preso á extremidade do calço I; sendo conduzida a parte da mola adjacente ao olho uma superficie curva de apoio e do calço I I² é uma mola de restricção ligada com o dito braço K e a mencionada peça I para impedir que o braço seja lançado para traz, mais além do cylindro J¹ ou por cima do mesmo.

A dita mola I² acha-se fixa a um olho K¹¹, preso á extremidade inferior do munhão K⁷ e a um olho I² que se acha na extremidade da peça E.

Ainda que nas figs. 1 a 11, inclusive, tenha apresentado uma roda do contacto montada sobre a extremidade do braço K, para verificar o contacto com o conductor, todavia, com referencia á operação do referido braço, devo fazer constar que pôde empregar-se uma peça de contacto corredeira ou outro modelo de appparelho de contacto em conexão com o dito braço, semelhante ao que se vê nas figs. 19, 20, 21 e 22, por exemplo.

Na fig. 4 se veem, em secção transversal, o contacto M e os trilhos N, sendo o dito conducto munido de uma fenda central m, m, que tem os resbordos profundos m¹ m¹ em ambos os lados, que foram cavidades ou canaes,

nos quaes se collocam os dous fios conductores O, O .

Os rebordos $m^1 m^1$ servem para resguardar os fios e impedir que a agua ou o lodo que passa no conducto pela fenda, chegue até elles.

Como ha dous fios conductores, o apparelho de contacto ambulante abraça os dous braços separados K e as rodas ou peças de contacto que ha sobre elles, taes como as que vão antes descriptas.

Na construção em que estão representadas as duas pranchas J, J , que sustentam e elevam os dous braços K, K , estão isolados electricamente entre si por meio do calço I e os conductores (letrios separados P, P^1 se estendem desde as referidas pranchas até o motor que está no carro.

Por conseguinte esta construção é propria para usar-se em conexão com um systema distribuidor de corrente no qual, tanto o conducto de abastecimento como o de volta se formam por meio de fios e conductores, porém os detalhes ou riscos de construção acima descriptos podem applicar-se também a outros systemas de distribuição como, por exemplo, aquelles nos quaes tem uso um só fio conductor para levar a corrente ao motor e nos que os trilhos constituem os conductores de retorno.

Os conductores $P^1 P^1$, que se estendem desde as pranchas J, J ao motor, se veem nas ditas figuras 8 e 9, presos ás extremidades da barra E , por meio das pranchas P^2, P^2 , que abraçam as extremidades da barra, e formam canaes ou cavidades para os conductores.

Os fios que se collocam em um conducto da classe descripta são necessariamente grossos ou pesados e estão apoiados, em intervallos frequentes, de maneira que relativamente rigidos e inflexiveis, a um tempo incapazes de nenhum movimento lateral de consideração, impedindo-se também que o apparelho portador da roda de contacto se mova lateralmente me'ante o seu contacto com o braço E com os costalões da fenda pela qual passa, é evidente que se requer consideravel liberdade de movimento e capacidade de ajuste nas proprias rodas do conducto, assim de que possam seguir o fio apezar das variações lateraes de sua posição a respeito da fenda central do conducto, como as que podem resultar da inexacta construção das partes.

Um braço articulado K , construido tal como está descripto, offerece toda a liberdade de movimento na roda de contacto necessario para que esta possa seguir constantemente o fio; sendo evidente que o cylindro longitudinal faz com que a roda de conducto possa tomar uma posição transversalmente inclinada, segundo se vê na fig. 8; assim de que faça pressão directamente sobre o fio quando o braço K se desvia ligeiramente de sua posição central debaixo do dito fio, ao passo que o cylindro transversal faz com que a roda de contacto possa oscillar lateralmente e seguir assim o fio facil e suavemente ao passar ou dobrar as curvas.

É evidente também que, quando o braço K está em uma posição inclinada, como se vê na fig. 8 dos desenhos, a rotação da secção K^2 , sobre a secção K^1 , e da secção K^3 sobre a secção K^2 , fará com que a roda de contacto fique ou permaneça exactamente no mesmo plano que o fio, de maneira que corra sempre com suavidade sobre o mesmo, qualquer que seja a posição angular do braço K .

Por exemplo, si se faz baixar o braço até que fique em posição horizontal, se obterá o movimento lateral da parte da roda de contacto que está engrenada com o fio, mediante a rotação da parte ou secção K^2 sobre a parte ou secção K^1 , enquanto que si o braço K se achar em posição um tanto mais vertical, o referido movimento lateral se obterá, principalmente, por meio da oscillação da secção K^3 sobre o cylindro K^2 .

Um dos traços important's que presente se vê, consiste em uma conexão lateralmente movel entre a extremidade superior da barra de apoio E e o carro, mediante a qual, enquanto a dita barra de apoio se mantém em uma posição vertical, pôde mover-se livre-

mente em sentido lateral do carro ou armadura que lhe serve de apoio, po'len'o assim ajustar-se por si mesma aos movimentos ou variações lateraes que occorram na posição do carro ou armadura com relação á fenda.

Outro traço importante da invenção está comprehendido na construção em que, em conexão com a barra de apoio que de maneira tão movel está sustentada pelo carro, se emprega, em um apparelho de contacto provi'o de peças ou rodas de contacto, que ficam em liberdade para mover-se, tanto lateral como verticalmente, com referencia á barra de apoio, de maneira que em quanto se faz que a dita barra siga a fenda, apezar das variações lateraes da posição do carro ou armadura com relação a fenda, a roda ou peça de contacto se adapta também para seguir o fio, apezar dos desvios lateraes do fio do stric'o parallelismo que deve formar com a fenda.

O apparelho, a que anteriormente fazemos referencia na presente, por meio do qual a barra portadora e movel lateralmente que ha sobre o carro, se provê de apprelhos de acção automatica, proprios para impedir o movimento de uma extremidade da barra, enquanto que a outra fica livre, segundo a direcção em que se move o mesmo carro, se mostra detalhadamente nas figs. 12 a 15, inclusive.

Neste caso, algumas partes da armadura do carro que serve de apoio á barra conductora se contraem de uma maneira algum tanto distincta da construção das partes correspondentes representadas nas figs. 1 a 7, inclusive, construindo-se as ditas partes da maneira seguinte:

A armadura do carro é munida das vigas lateraes AA' que tem os tirantes transversaes $a'a'$, os quaes se adherem por suas extremidades á armadura de apoio B da barra conductora C ;

As ditas vigas ou pontaes lateraes AA' , se veem connexos por meio dos cravos ou cavilhas A^2A^2 , entre os quaes estão presas as almofadinhas a_2 aos eixos das rodas e , descansando sobre as vigas AA' , acham-se molas enroscadas ou de outra classe, a_3 , para apoiar as partes superiores A^3A^3 do carro.

Os tirantes transversaes A e A' estendem-se atravez da armadura do carro em angulo recto em relação ás vigas lateraes da mesma A e A' , estando as ditas vigas lateraes reforçadas nestes pontos pelos postes $a'a'$, e cavilhadas nas extremidades superiores dos ditos postes, os tirantes a , enquanto que os tirantes inferiores se acham presos ás extremidades inferiores dos ditos postes e ás mencionadas vigas A .

A armadura de apoio para a barra conductora C consiste de barras lateraes longitudinaes B^1 e barras terminaes B^2 e B^3 , construindo-se as ditas barras de tal largura que possam descansar por suas extremidades sobre os tirantes transversaes da armadura do carro.

Presas um pouco mais acima das barras terminaes B^2 e B^3 e parallelas a ellas, acham-se as barras de sujeição $B^4 B^4$.

O espaço entre as ditas barras de sujeição $B^4 B^4$ e as barras terminaes $B^2 B^3$ é da altura adequada para receber as extremidades da barra conductora C constituindo effectivamente, o dito espaço fendas de guia ou vias dentro das quaes se deslizam as extremidades da dita barra conductora, movendo-se livremente em sentido lateral.

Como se vê no desenho, as ditas barras lateraes B^1 da armadura B são formadas de ferro angular ou cotovelos, estendendo-se um lado b^1 da mesma para fóra enquanto que o outro lado b^2 se levanta verticalmente, como se poderá ver melhor na fig. 13.

As barras terminaes B^2 e B^3 desta armadura são cavilhadas aos lados de baixo dos lados horizontaes b^1 das barras B^1 , separadas a tal distancia que as suas extremidades inferiores se entrelacem ás extremidades dos tirantes a' , proporcionando assim apoio ás ditas barras terminaes contra a pressão exercida na direcção do carro, dando ao mesmo tempo grande rigidez á armadura B em seu conjunto.

A extremidade externa de cada barra terminal $B^2 B^3$ é constituída de tal maneira que forma dúplos planos inclinados que terminam nos centros longitudinaes das ditas barras em encaixes ou cavidades b^3 estão no ponto de união dos ditos planos inclinados $b^1 b^2$, como melhor se poderá ver nas figs. 13 e 14.

Estes planos inclinados b^1 e b^2 se estendem desde as extremidades internas das ditas barras lateraes B^1 para dentro e a cavidade b^3 no ponto de união dos ditos planos inclinados si forem de preferencia em forma semi-circular, como se vê.

O fim da dita construção descrevo agora. A barra conductora C é munida de uma parte central vertical plana c_1 e as partes terminaes horizontaes planas c_2 e c_3 que descansam nas fendas de guia ou vias que vão acima descriptas.

A parte central c_1 é mnida, em sua parte média, de uma fenda horizontal rectangular C^1 , para metter nella a barra de apoio de roda D .

Nas extremidades oppostas da barra conductora c , se collocam as projecções ou azas de suspender c^2, c^3 , dispostas a uma distancia umas das outras igual ou um pouco maior que a distancia que ha do fun'lo de uma das cavidades b^3 formadas em barra horizontal da armadura de apoio B , ao extremo superior do plano inclinado b^1 ou b^2 da barra terminal opposta da referida armadura.

O fim desta construção é permittir que uma das azas, por exemplo, a aza c^2 , se mantenha mettida no encaixe b^3 de uma das barras terminaes, por exemplo, a B^2 da armadura B , ao passo que a extremidade opposta B^3 , da barra portadora, corre ou se move lateralmente sobre a outra barra terminal B^3 , entre as ditas barras B^1 da referida armadura, sem que a aza ou projecção c^3 se exponha a chocar com os planos inclinados b^1 ou b^2 da dita barra terminal B^3 .

Em virtude desta construção da barra portadora c e de sua armadura de apoio B , se observará que a pressão exercida sobre a barra de apoio de roda D , em uma ou outra direcção da carreira, causará uma pressão longitudinal para traz sobre a barra portadora c , que dará em resultado pôr a aza c^2 ou c^3 em contacto com um dos planos inclinados b^3 ou b^5 , e se verá também que a dita aza ou projecção correrá para dentro sobre o dito plano inclinado e se concentrará dentro do encaixe b^3 , podendo então mover-se livremente, em sentido lateral, o extremo opposto da barra portadora sobre a barra terminal que lhe serve de apoio.

Desta maneira a concentração ou circumscripção da extremidade dianteira da barra portadora c se faz inteiramente automatica, e a dita barra portadora se desvia sobre a sua armadura de apoio B^1 , immediatamente depois de mudar-se a direcção da carreira do carro, porquanto o movimento de avanço do carro na direcção opposta a que está seguindo e a inercia da barra de apoio D e suas rodas de contacto se combinarão para exercer uma pressão para traz sobre a barra portadora, da mesma natureza que a que já se mencionou, affecta o seu movimento sobre a armadura de apoio.

As azas ou projecções c^2 e c^3 se fazem de preferencia cylindricas ou semi-cylindricas, de maneira que girem com liberdade nos encaixes b^3 , o assegurem o livre passo ao logar dos planos inclinados b^1 e b^2 das barras terminaes B^2 e B^3 .

Os encaixes b^3 dos centros das ditas barras terminaes são de preferencia, como já se disse, semi-circulares, de maneira que casem com as azas ou projecções mencionadas, sendo o seu tamanho apropriado para que as projecções já expressas entrem folgadamente nelles sem dar lugar a nenhum jogo indetido, como se vê.

Em alguns casos me proponho a prover as azas c^2 e c^3 dos rollos de anti-fricção c^4 , como se vê ao lado esquerdo da fig. 13, affim de facilitar mais a via sobre os planos inclinados b^1 e b^2 .

E' conveniente que a barra de apoio de roda *D* se assente ou seja sujeita em uma fenda de guia ou conducto de profundidade consideravel, verticalmente, afim de que fique solidamente mantida em sua posição vertical.

Preenche-se convenientemente este requisito na construcção que se vê, dando um quarto de volta a parte central *c* da barra *c*, de maneira que a parte central fique vertical e se formem as porções horizontaes terminaes *c*² e *c*³, as quaes descansam horizontalmente nas vias formadas pelas barras terminaes *B*² e *B*³, as barras de retenção *B*¹ *B*⁴ da dita armadura.

O conducto fendido ou de guia vertical *c*¹ para a barra *D*, se forma na face lateral plana da parte central da dita barra, e uma aldraba *c*⁴, é presa giratoriamente á dita barra *c*, em posição tal que feche ou forme um quarto lado do conducto de guia *c*¹, estando a dita aldraba munida de uma cavidade ou encaixe *c*⁴ para que engrene com uma projecção de cabeça *c*³, que sahe da face vertical da barra *c*.

A barra de apoio *D* se mostra neste caso provida, em sua extremidade inferior, do appparelhos de contacto ambulantes, como os que se representam nas figs. 1 a 11, inclusive; indicando a parte marcada *D*, uma roda que se move em contacto com os conductores de linha, que indicam mediante a letra *E*, da mesma maneira que anteriormente se descreveu na presente.

A dita barra *D*, se vê provida de uma série de agulheiros *d*¹, *d*¹, para receber uma cavilha mediante a qual se sustem a barra em posição conveniente, do mesmo modo que anteriormente se descreveu.

A dita barra é tambem provida de espaços ou conductos longitudinaes, dispostos a que por elles passem os fios *d*, *d*¹, que se estendem do motor que tem sobre o eixo aos appparelhos de contacto sitos na extremidade inferior da barra.

Em conexão com o uso dos encaixes ou planos inclinados que ha sobre a armadura de apoio, e em conexão com as projecções que se acham sobre a dita barra portadora, deve notar-se que se obterá o mesmo resultado invertendo a situação das ditas partes, de maneira que os encaixes e planos inclinados fiquem sobre a barra portadora e as projecções sobre a peça que lhe serve de apoio.

Esta ultima construcção, pela mesma razão, está inclinada em minha invenção, porém para os fins praticos prefiro a disposição das partes que se mostram no desenho junto.

E' conveniente que a barra portadora que serve para sustentar a barra de apoio de roda esteja ligada giratoriamente com o corpo do carro, por deante (com referencia á direcção ou movimento do carro) da dita barra de roda e em um ponto situado a alguma distancia da mesma, afim de que a barra de roda possa mover-se livremente em sentido lateral ficando ao mesmo tempo solidamente apoiada, de modo que não possa ser lançada para traz pelo contacto ou roçadura com as pedras pequenas ou outras leves obstrucções que possam alojar-se na fenda do conducto.

E' evidente que estes fins se alcançaráo com a construcção que se vê nas figs. 1 a 7, inclusive, nas quaes a extremidade dianteira da barra portadora está encerrada em um appparelho de retenção, que se opera á mão no momento de mudar a direcção da carreira do carro.

Semelhante resultado, todavia, se logra de melhor maneira por meio da construcção que ultimamente se descreveu e que se vê nas figs. 12 a 15, porque, neste caso, o funcionamento das partes é inteiramente automatico e não exige attenção alguma por parte da pessoa que esteja encarregada do carro.

E' ás vezes conveniente munir o appparelho de contacto ambulante do carro de mais de uma roda para o contacto com o conductor de linha, afim de garantir um contacto melhor ou mais extenso, e evita a resistencia á pas-

sagem de uma corrente do conductor ao appparelho de contacto, como a que poderia ocasionar-se pelo contacto ás vezes imperfeito da roda de contacto.

Nas figs. 16, 17 e 18, para o mesmo, apresenta um appparelho de contacto, munido dos traços geraes de construcção que na presents anteriormente se acham descriptos, porém, tambem das duas rodas para o contacto com o conductor.

Este appparelho de contacto, o mesmo que o anteriormente descripto, é apropriado para usar-se indistinctamente em conexão com os conductores elevados ou subterraneos, como bem aqui se vê, em conexão com um conductor subterraneo, por ser mais apropriado para empregar-se com o mesmo.

Nas ditas figs. 16, 17 e 18, *A* indica um conductor de linha, com o qual está destinada a pôr-se em contacto a roda, *B* é uma peça ou cunha a apoio de material no conductor ou isolador, e *B*¹ é uma barra de apoio que se adhire ao carro e se estende para baixo através da fenda do conducto para um ponto sito dentro do mesmo, mais abaixo do conductor *A*.

A peça isoladora *B*, é fixa á extremidade inferior da barra *B*¹ e provida de projecções lateraes *b*¹, *b*¹ dispostas da maneira que se vê na fig. 17.

A estrutura que se representa neste caso, é a mesma que se usa onde ha dous fios conductores e dous jogos de appparelhos de contacto, um situado de cada lado da barra de apoio *B*¹ porém só um jogo destes appparelhos de contacto se vê na frente, e a um só tambem se fará referencia na seguinte descripção, na intelligencia de que o appparelho de contacto correspondente será, quando se empregue, igual ao que aqui se representa.

Preso ao costado do calço *B*, entre as projecções *b* e *b*¹, se acha uma prancha metallica *c*, feita de latão, cobre ou outro material conductor. Sobre a dita chapa acha-se uma aza *c*, á qual se prende giratoriamente um braço de roda oscilante que, em seu conjunto se designa por meio da letra *D*, fazendo-se oscillar o dito braço em um plano vertical paralelo ao conductor de linha *A*. O dito braço consiste de tres secções *D*¹, *D*² e *D*³, munidos de conexões giratorias entre si, da mesma indole geral que as que se veem nas Fig. 8, 9 e 10, e cuja plena descripção já fizemos na presente. Afim de que a extremidade livre do braço *D* fique na devida posição em relação ao conductor de linha *A*, se faz destacar a secção *D*¹ adjacente ao seu ponto giratorio, como claramente se vê em *d* fig. 17. A secção *D*² fica em linha com a extremidade de secção *D*¹ e as ditas secções *D*¹ e *D*² são providas, uma de uma projecção cylindrica *d*¹ e a outra de uma cavidade *d*² onde se introduz a dita projecção. Uma cavilha ou espição *d*³ é mettida através de uma fenda *d*⁴ na secção *D*², e está preso á projecção *d*¹ para manter as ditas secções unidas, ao passo que permite o movimento da secção *D*² sobre a projecção *d*¹ dos limites definidos pela largura da fenda *d*⁴.

A secção *D*³ encurvada para accommodar as partes de que é portadora, acha-se presa giratoriamente pela sua extremidade inferior sobre uma projecção *d*³ que sahe da face lateral da secção *D*², e os rodetes *d*³ e *d*¹ que ha sobre as ditas secções *D*² e *D*³ servem para limitar a extensão do movimento giratorio da dita secção *D*¹ sobre a secção *D*².

Na extremidade externa ou livre da secção *D*³ se acha uma projecção ou aza lateral *d*³ que, na posição normal do braço *D* ficará paralela com a projecção *d*¹.

Presos giratoriamente a esta projecção *d*³, ha dous traços *D*¹ *D*¹ munidos em seus extremos externos de cubas *D*³ por sua vez providas de cavidades cylindricas, cujos eixos ficam verticaes quando os braços estão em posição horizontal, e nos quaes se apoiam immediatamente os appparelhos de contacto que funcionam sobre os conductores de linha.

Este appparelho de contacto póe ser de qualquer construcção que se queira ou approve.

Os que se veem nas ditas figuras do desenho consistem de rodas de contacto *EE* providas de entalhes periphericos para a comunicação ou engrenagem com o conductor de linha.

As ditas rodas de contacto *EE* são montadas sobre projecções *e*¹ que sahem horizontalmente das peças de apoio *E*, montadas sobre os braços *D*¹ *D*¹, por meio das azas em projecções *e*¹ *e*¹ que se mettem nas cavidades que se formam nas cubas *D*³ *D*³ dos ditos braços *D*¹ *D*¹.

As projecções *e*¹ se mantem encaixadas nas ditas cavidades, e o seu movimento se limita por meio das cavilhas ou espições *e*², que se mettem através das fendas *e*³ das cubas *D*³, estando presas nas ditas projecções *e*¹.

O braço *D* está sujeito flexivelmente em posição inclinada para cima, por meio dos molhes enrolados *EE*, que estão respectivamente presos por uma extremidade aos ganchos *f*¹, presos por sua vez ás projecções lateraes *F*¹ dos calços isoladores *B* e aos cubos *f*², *f*³ presos em cada extremidade da projecção *d*³.

Os ditos molhes passam por cima das extremidades superiores das peças *b*, *b*¹ fendidos ou entalhados, como se vê em *f*¹, *f*³, para que encaixem os ditos molhes e fiquem em posição.

Outros molhes enroscados *F*² se adherem por suas extremidades oppostas aos ganchos *f*³ que estão presos aos cubos ou encaixes *b* sobre os braços *D*¹ e passam por cima dos prolongamentos das projecções *d*³, servindo tambem para sujeitar os braços *D*¹ que se estendem flexivelmente, ao passo que se faz que cada um funcione sobre o fio e ceda ou oscille em virtude de irregularidades do fio, independentemente do outro.

Todas as partes da prancha *c* e do braço *D* se fazem de latão ou qualquer outro bom conductor de electricidade, e o circuito electrico, desde os conductores de linha até ao motor, é completado pelos conductores *F*, que se ligam por suas extremidades inferiores com a prancha *c* e se estendem para cima através da barra *A* ou ao largo della, e dalli ao motor que ha sobre o vehiculo, sendo as conexões taes que transmittem a corrente na devida direcção.

Na fig. 13 do desenho se veem dous jogos de conductores que servem para ligar duas pranchas semelhantes *c* que ha sobre o calço *B* com o motor, quando as partes representadas se duplicam da maneira que anteriormente se mencionou na presente.

Esta construcção duplicada nos conductores tem por fim precaver-se ou garantir-se contra a inutilização do motor como consequencia da separação dos fios ligados, porquanto seria improvavel que os dous conductores mencionados se partissem ou descompuzessem de uma vez.

Na construcção que se apresenta, um jogo de conductores se prende a cada extremidade da barra *B*, mediante pedaços de metal ou outro material adequado para abraçar ou abarcar os mencionados conductores e tambem as extremidades da dita barra. Esta construcção evita que se enfraqueça a barra, praticando agulheiros através da mesma, prove tambem uma construcção, mediante a qual, são facilmente accessiveis no caso que se de-seja compo-los ou substituil-os.

E' evidente que a construcção que se vê nas figs. 16, 17 e 18 dos appparelhos para suster movelmente as duas rodas de contacto sobre a barra de apoio, proporciona liberdade de movimento em todas as direcções ás mencionadas rodas de contacto, de maneira que estas possam fapil e suavemente seguir o conductor ou conductores de linha, apesar dos movimentos lateraes e vibratorios do carro, devido á aspereza e irregularidades dos trilhos da via ou ás variações lateraes do conductor ou conductores que ha dentro do conductor da linha central do mesmo, na qual é encerrada a barra de apoio ao passar pela fenda. A conexão giratoria do braço *D* com o calço *B* permite o livre movimento vertical das

rodas de contacto e a articulação giratoria entre as secções D D₂ do dito braço faz com que as ditas rodas de contacto se ajustem aos desvios lateraes da barra de apoio dos conductores de linha.

A ligação giratoria das secções D₂ e D₃ faz com que as ditas rodas de contacto se acomodem ou ajustem á divergencia angular dos conductores de linha, como quando se dobram as esquinas etc.

Este movimento lhe proporciona as articulações do braço e vem a ser continuado pelo movimento de rotação e oscillação das mesmas rodas de contacto nas extremidades dos braços D₁D₂ e dos ditos braços sobre a extremidade da secção D₃, sendo evidente que os ditos braços são apropriados para ceder rapidamente e com muita independencia para adaptar-se desta maneira ás irregularidades dos conductores de linha.

A subida e descida dos ditos braços D₁D₂ servem tambem em connexão com o movimento do corpo do braço D, para compensar a vibração vertical do corpo do carro e a barra de apoio, devido á aspereza do caminho, ás sacudidellas ao passar por cima das pedras e outros obstaculos e irregularidades no movimento do carro.

Nosapparelhos de contacto munidos de uma só roda ou peça de contacto, se produz com frequência uma variação da corrente pelo movimento vibratorio do carro, mediante o qual a pressão da roda simples de contacto contra o fio se augmenta e diminue alternativamente.

E' evidente que se obtem uma importante vantagem quando ha duas rodas ou peças de contacto, cada uma das quaes é de flexibilidade semelhante, estando ambos montados sobre um braço flexivel e de apoio de molhe, porque quando se emprega esta construcção se affecta a corrente em um gráo muito menor do que quando se usa uma só peça de contacto.

Ao mesmo tempo o emprego dos braços auxiliares D₁D₂ impede que o movimento vibratorio se transmita do carro ás rodas de contacto, até o mesmo gráo que quando só se emprega o braço D.

O uso das rodas de contacto é tambem uma vantagem, afim de impedir a quebra dos circuitos ao passar por pontos em que se interrompe a continuidade da superficie de apoio do conductor de linha intencional ou accidentalmente, como, por exemplo, quando o conductor de linha se desvia da sua passagem em sua intersecção com outro conductor, ou quando alguma substancia isoladora ou resistente se adhire ao conductor.

Já fiz aqui referencia a uma construcção em que podem empregar-se peças de contacto correções para estabelecer o contacto com o conductor de linha em logar das peças de contacto rodantes ou rodas de contacto, e, afim de mostrar uma forma pratica de construcção que abarque as ditas peças de contacto correções, representei nas figs. 19, 20, 21 e 22 umas peças de contacto taes como as que se empregam em connexão com apparelhos de apoio de uma classe apropriada para fazer com que as peças de contacto se ajustem livremente ao conductor de linha, como os que se veem nas figs. 13 a 18, inclusive.

Segundo se vê nas figs. 19 a 22, inclusive, AA indicam dous fios ou conductores de linha paralelos; B, B, B₁ B₁ indicam os pares do peça de contacto que se adoptam a ligar-se com os referidos conductores de linha; C indica uma barra de apoio que se adhire no carro e leva os apparelhos de contacto.

D indica um pedaço ou peça de material isolador presa á extremidade inferior da barra C, E E indicam pranchas de apoio presas ás extremidades oppostas do dito calço D, F F são braços que se mostram sobre a projecção e' e que ha nas ditas pranchas adoptando-se os ditos braços a oscillar em planos verticaes.

Cada um dos ditos braços F se constroem da mesma maneira que o braço correspondente que se vê nas figs. 13, 17 e 18, e consistem os ditos braços das tres peças ou secções separadas F₁ F₂ F₃ de uma das quaes, a secção F₁,

é provida de uma pequena cavilha f que se mette no encaixe f' formado na secção F' e a qual cavilha se conserva mettida no encaixe ou cubo do munhão por meio de um munhão ou cylindro de espigão f₃ que passa por uma abertura transversal f₄ formada na dita secção F₂, enquanto que esta ultima é munida de uma aza ou projecção f₂ na qual se intromette uma cavilha de supporte transversal f₁ que se mette em uma aza ou projecção f₇, formada na secção exterior F₃.

O movimento oscillante da secção F₃ se limita mediante os rodets f₈, f₉ da maneira anteriormente indicada.

Sobre a secção exterior F₃ ha uma cavilha de pivot G, na qual se montam os dous braços D, D₁, que se estendem oppostamente, em cujas extremidades externas se acham os encaixes ou cubos g¹ g², nos quaes se mettem os espigões b₁ b₂ presos aos calços B B₁.

O dito encaixe g¹ g² se dispõe no mesmo plano vertical, afim de que quando os braços G G₁ oscillem em redor da projecção g, os encaixes permanecem no mesmo plano relativos aos fios A, que estão sujeitos pelos ditos calços ou sustentos B B₁.

Os ditos calços ou sustentos se acham mettidos nos encaixes por meio dos pivots do espigão g³ g⁴ que se mettem nas aberturas formadas nos encaixes g¹ g², entrando na espiga b₁ b₂ prolongando-se transversalmente as fendas que ha nos encaixes para permittir um movimento oscillante limitado dos ditos calços ou peças de contacto.

Um molhe enroscado II ligado por uma extremidade ao calço isolador e, pela opposta ao braço E, serve para levantar a extremidade solta do dito braço, afim de suster as peças de contacto contra o conductor de linha, estando o dito molhe convenientemente preso ao braço por meio de um olho ou agulheiro h₁, fixo á cavilha de pivot f₃ do braço.

Um segundo molhe enroscado I se liga com o lado de baixo do braço F por meio de olho ou agulheiro f₁ seguro á extremidade inferior do dito munhão de pivot f₃, estando o dito molhe fixado por sua extremidade inferior á peça transversal D₂ do calço D.

O molhe I serve para limitar o movimento ascendente do braço F quando os sustentos ou peças do contacto estão separadas do fio e para impedir que o extremo do braço seja lançado para traz, mais além ou por cima do pivot E.

Os braços G G₁ se lançam para cima, para comprimir as peças de contacto flexivelmente contra o fio, por meio de um molhe enroscado J, que se segura por suas extremidades oppostas aos ditos braços G G₁ em pontos que ficam em uma linha horizontal que passa pelo dos pivot ditos braços, e o dito molhe, quando se dispõe da maneira expressa, serve para manter os sustentos ou peças de contacto B B₁ em uma posição approximadamente vertical, permittindo ao mesmo tempo que ambos os braços G G₁ se movam livremente em uma direcção vertical, assim como os sustentos ou peças do contacto que ha sobre os mesmos.

As ditas peças de contacto B B₁ são providas de entalhes profundos para nelles se metter o fio, e é preferivel que sejam longitudinalmente curvas, afim de que a superficie que está em contacto com o fio seja de forma convexa ou redonda. Ou, o que é o mesmo, a superficie de uso ou contacto da peça de contacto, em conjuncto, tem a forma de um segmento de uma roda curva.

Os ditos calços ou peças de contacto são tambem providos nas superficies interiores de seus entalhes das cavidades ou encaixes que contem os cravos ou tangos b b de uma substancia resvaladora, capaz de conduzir a electricidade, como grafite ou plumbagina que se mistura, querendo-se, com qualquer lubrificante oleaginoso.

A dita substancia lubrificante applicada da maneira exposta, diminui a resistencia friccional ao movimento dos calços ou peça de contacto ao largo do fio, sem affectar a passagem da corrente electrica do fio para os calços.

Segundo a construcção descrita é evidente que cada um dos calços ou peças de contacto BB, é apropriada para oscilar ou girar horizontalmente sobre o seu proprio eixo vertical, afim de ajustar a sua superficie de apoio ao fio, toda a vez que cada calço ou peça de contacto se adopta tambem a ceder para baixo independentemente da outra, por meio da oscillação dos seus braços G ou G₁, sobre o seu pivot horizontal.

E' tambem evidente que ambas as peças de contacto são apropriadas para oscilar lateralmente sobre o pivot transversal, vertical do braço F, formado pelo munhão f₃, permittindo assim ás ditas peças de contacto seguir facilmente o fio sem exercer sobre elle uma pressão lateral excessiva ao dobrar as curvas.

O pivot formado pelo munhão ou projecção f₃, tambem permite mover em massas as peças de contacto em sentido lateral, quando se verifica qualquer movimento lateral da barra de apoio C relativamente ao fio conductor.

Como consequencia da conjunctura giratoria sita entre as secções F F₂ do braço, as peças de contacto se adaptam a manter uma posição lateralmente inclinada, de maneira que haja pressão directamente contra o fio quando a parte inferior do braço se mova lateralmente ou desvie de sua posição normal debaixo do fio.

Obtem-se uma importante vantagem mediante o emprego de peças de contacto ôcas ou entalhadas e tambem longitudinalmente curvas, como se mostram, pelo facto de apresentar uma peça de contacto desta forma, uma superficie uniforme em contacto com o conductor, apesar das mudanças na posição angular do mesmo, que podem ser ocasionadas pela oscillação dos braços GG₁ ao redor de seus apoios giratorios.

E' tambem evidente que as ditas mudanças da posição angular dos calços alterarão o ponto de contacto dos mesmos com o fio, de modo que o dito ponto de contacto mudará continuamente durante o movimento do avanço do carro, em virtude do movimento vibratorio vertical do mesmo, por meio do qual o desgasto do calço se distribue por uma parte consideravel da largura do mesmo, impedindo que recaia continuamente sobre uma parte do dito calço.

Como aqui já se disse, os fios conductores ou conductores de linha que se empregam em um conducto fendido subterraneo, tem necessariamente que ser de um tamanho consideravel, o qual é indispensavel, afim de que possam conduzir devidamente a corrente; e tem mais que estarem apoiados em intervallos frequentes e conservarem-se apertados entre os seus pontos de apoio, de modo que não affrouxem ou saham da linha, nem se ponham em contacto com as paredes ou outras partes adjacentes do conducto.

Para facilitar a collocação e aperto dos conductores dentro do conducto e assegurar a sua permanencia devida dentro do mesmo, proponho-me a empregar apoios de supportes isolados, sustidos sobre as paredes do conducto, de maneira tal que possam mover-se livremente em sentido longitudinal dentro do mesmo através de distancias relativamente curtas, porém, sufficientes para impedir um aperto desigual do fio como resultado das mudanças da largura do mesmo, produzidas pelas variações da temperatura e tambem para permittir que o fio fique entezado desde o movimento em que se colloque em posição.

Proponho tambem empregar, como meio de fechar o tope do conducto, barras ou chapas de resborão que prefiro chamar barras de fenda sobre as quaes se formam os resbordos pendentes, mediante os quaes se resguardam os conductores do barro e da agua, que possam entrar pela fenda do conductor e ao que aqui temos feito referencia, estando as ditas barras de fenda seguras ao conducto, de maneira que possam saltar-se levantando-as de sua posição para que os conductores e os supportes dos mesmos possam ser examinados ou compostos.

Apresento, para o mesmo, nas figs. 23, 24 e 25 dos desenhos annexos, um conducto que comprehende supportes isolados, ajustaveis ou curvados para os conductores de linha e tambem barras de fenda da natureza descripta, sendo o dito conducto de uma forma barata e simples, apropriado para ser usado em conexão com qualquer apparelho de apoio adequado aos trilhos da via.

Em outras figuras do desenho se apresenta um modelo de construcção mais custoso, que comprehendo jogos transversaes e serve para apoiar os trilhos da via, de maneira que o conducto e os apparehos de apoio da via constituem effectivamente uma só estructura.

Propoño usar este ultimo modelo de construcção em circumstancias que o fazem mais a proposito para o fim que se vê nas ditas figs. 23 a 25, inclusive e mais adiante o descreverei detalhadamente.

Referindo-me agora, com mais particularidade, á forma ou modelo de conducto que se vê nas ditas figs. 23 a 25, direi que consiste no geral, de um numero de secções em forma de artesa $A A$, seguras entre si, ponta com ponta, e munidas de topes abertos que podem fechar-se por meio das barras de resbordo ou barras de fenda $B B$, que descansam sobre as bordas superiores das paredes lateraes do conducto e que, quando estão em sua devida posição, formam o tope do mesmo, mantendo-se as ditas barras de fendas separadas a uma distancia conveniente para formar entre si uma fenda central b para a para-la do braço de apoio dos apparehos de contacto ambulantes que ha no carro.

As secções $A A$ do conducto são em forma de U isto é, em secção transversal seccional são providas em trechos convenientes, dos resaltes em resbordo externos transversaes de tensão $A A$ dos quaes os que estão nas extremidades das secções se acham rasantes com as superficies terminaes das mesmas e são providos de aberturas para introduzir-se cavilhas afim de manter-se os resbordo em contacto com um resbordo analogo das secções adjacentes seguindo desta maneira as entre si.

Adheridos á superficie interna das paredes lateraes do conducto, no tope do mesmo, acham-se os braços $tesos$ que se estendem para dentro, isto é, as braçadeiras $A^1 A^1$, cujas superficies superiores estão ao nivel das extremidades superiores das ditas paredes lateraes e que, de preferencia, ainda que não indispensavelmente, devem fundir-se de uma peça inteira em relação as ditas paredes.

As barras de fenda $B B^1$, são providas, em suas extremidades externas, de resbordo pendentes $B^1 B^1$, que se estendem por cima das bordas superiores das paredes lateraes do conducto, quando as barras de fenda se acham sobre o mesmo.

São tambem providas as ditas barras, em suas extremidades internas ou adjacentes, dos resbordo pendentes $b^2 b^2$ que, de preferencia, se contróem muito mais profundo que os resbordo exornos $b^1 b^1$.

Estes resbordo $b^2 b^2$ correspondem aos já aqui descriptos em conexão com as figs. 1 a 7 inclusive e servem para resguardar os fios conductores, dentro do conducto da lama e da agua da rua.

Prefiro fazer as paredes lateraes de conducto com cavidades ou encaixes longitudinaes externos $a^1 a^1$, para poder metter os resbordo $b^1 b^1$ das barras de fenda, afim de que as bordas lateraes das barras de fenda fiquem ao nivel das superficies externas das paredes do conducto, quando as barras estão em posição sobre o conducto.

Este plano, porém, não é essencial e podem omitir-se as ditas cavidades, sendo os resultados praticosos mesmos.

Os braços ou braçadeiras $A^1 A^1$ servem para apoiar solidamente as partes internas ou bordas adjacentes das barras de fenda e se collocam em trechos sufficientemente curtos para proporcionar o apoio necessario ás ditas barras de fenda.

Todavia, regularmente, quando as secções do conducto se constróem de larguras relativamente pequenas, como se vê no desenho,

os ditos braços ou braçadeira se situam nas extremidades das secções unicamente.

As extremidades internas ou soltas dos ditos braços ou braçadeiras são apropriadas para engrenar com as superficies internas dos bordos pendentes b^2, b^2 , quando as barras de fenda estão em sua devida posição sobre o conducto, de modo que as ditas braçadeiras impedem que as barras se movam ou desviem para fóra, em quanto que, ao mesmo tempo, a engrenagem dos bordos externos pendentes $b^1 b^1$ com a superficie externa das paredes do conducto impede que as barras de fenda se movam ou desliem para dentro ou se aproximem entre si de unido assim a latitude da fenda.

O modelo de construcção descripto, portanto, faz com que se impeça o desvio lateral das chapas de fenda, que possa sobrevir como resultado dos golpes e commoções causadas pelas rodas dos vehiculos, etc.

O facto de estarem os resbordo externos $B^1 B^1$ montados ou sobrepostos nos bordos superiores das paredes lateraes tende a desviar a agua da superficie da rua para a parte externa do conducto em vez de deixal-a entrar no mesmo.

Os resbordo pendentes internos e profundos $b^2 b^2$, servem evidentemente para darem mais força e solidez aos bordos internos das barras de fenda, de maneira que os ditos bordos internos fiquem solidamente e fortemente sustidos em suas partes entre as braçadeiras de apoio $A^1 A^1$.

Devido á presença dos ditos profundos resbordo, podem, portanto, collocar-se as ditas braçadeiras a uma distancia consideravel entre si ao mesmo tempo que se provido o apoio flexivel necessario para os bordos internos das barras de fenda.

Notocante aos planos de construcção, anteriormente descriptos, pôde, em lugar-se qualquer meio adequado para segurar em posição as barras de fenda sobre o conducto, afim de impedir que se levantem ou mudem de lugar.

As figuras do desenho a que acabamos de fazer referencia, mostram uma construcção destinada a este fim, como segue:

Sobre a superficie externa do conducto, perto do tope, do lado de fóra da parede lateral do mesmo, se forma ou funde uma orelha ou projecção A^2 , provida de uma abertura vertical a^2 .

Uma barra de metal c se adapta para ser mettida na orelha A^2 , e a dita barra se faz em forma de gancho sobre a sua extremidade superior, ou então se lhe provê de um braço ou cabeça que projete lateralmente, apropriado para engrenar ou travar com a chapa de fenda.

Mette-se uma cunha e através de uma abertura adequada na barra c , mais abaixo da orelha $A^2 a^1$, apertando a dita cunha, pôde inclinar-se firmemente a barra para baixo e entra a barra de fenda, evitando-se desta maneira que esta saia do seu lugar.

Apparehos para segurar ou fixar da qualidade descripta, se acham situados a espaços convenientes ao longo do conducto, afim de sujeitar ou manter devidamente as barras de fenda em seu lugar.

As ditas barras de fenda se apresentam munidas de orelhas ou projecções sobre as suas superficies superiores, para proporcionar o espaço devido para as pisadas dos cavallos, e os extremos em forma de gancho ou braços da barra de segurar c , estão convenientemente dispostos para que entre as orelhas adjacentes da maneira que se mostra, se fazem commumente de metal laminado e em espaço ou secções de uma largura consideravel, de maneira que as conjuncturas entre as secções, tenham lugar a intervallos relativamente pouco frequentes.

$D D^1$, são os conductores electricos dentro do conducto. Como se vê na fig. 23, os dous mencionados conductores estão isolados ou sustentados por supportes isoladores, porém, como se vê nas figs. 24 25, um D , dos conductores está isolado enquanto que o outro, D^1 , se acha em conexão metallica com o conducto.

A construcção que se vê na fig. 23 se empregará quando se usar um arame para conduzir a corrente ao motor e o outro forma o circuito de retorno, enquanto que a construcção que se vê nas figs. 24 e 25, se empregará nos casos em que o circuito de retorno se forma em parte pelas partes metalicas do conducto mesmo, segundo o plano que com frequencia se adopta nos ferro-carris electricos da classe em que só se usa um conductor de linha e os trilhos formam os conductores de retorno.

Ambos os conductores na fig. 23, e o conductor D , nas figs. 24 e 25, estão apoiados dentro do conducto por meio de commoções isoladoras, dispostas a intervallos, e ha uma das quaes comprehende uma lingua de metal d , que está soldada, em latão ou cobre ou segura de outro modo ao conductor, e que passa através e está segura em um calço isolador E , fixo na parte superior do conducto debaixo da barra de fenda, estando a dita lingua munida em sua extremidade superior de um gancho lateral ou projecção d^1 , que trava com a borda superior de um lado da peça, como se vê claramente na fig. 25.

A lingua d , mantida em conexão com o isolador, por meio de uma chave F , inserida na abertura da peça que dá passagem a lingua, á um lado da dita lingua; constituindo-se a dita abertura de uma largura sufficiente para permittir a passagem da projecção d^1 quando se introduz a lingua.

A dita peça isoladora E , é mantida em posição sobre o conducto por meio das duas guias ou barras de apoio longitudinalmente dispostas, G, G^1 , providas em suas faces superiores, de resaltes g, g , apropriados para engrenar nos entalhes ou cavidades que ha nas costados oppostos da dita peça isoladora.

As barras externas G podem fundir-se sobre a parede do conducto, porém é preferivel fundir ambas as barras em uma peça inteira, com dous braços ou barras transversaes G^2, G^2 , e toda a peça ou armamento de tal maneira formada se encaixa na parede do conducto, como claramente se mostra na fig. 24.

Os resaltes que entalham nas concavidades ou entalhes que ha no calço isolador E , terminam a uma distancia das peças transversaes, igual ou algum tanto maior do que a largura do calço isolador, de maneira que quando se fizer desligar o calço perpendicularmente aos extremos dos resaltes, fique despendido ou desencaixado inteiramente dos mesmos, e separado assim do seu lugar entre as ditas barras.

As ditas barras de guia GG^1 e os resaltes ou resbordo que ha sobre as mesmas, se constróem muito mais largas do que o calço isolador E , mediante o qual pôde o dito calço mover-se ou desligar-se em massa em direcção perpendicular ao conducto, por uma distancia consideravel em ambas as direcções, sem a possibilidade de que se separe ou desprenda dos ditos resaltes ou resbordo de apoio.

Esta construcção offerece grande vantagem, pois que permittie que as linguas e os calços isoladores em que estão presas as ditas linguas se movam em massa por uma certa distancia em ambas as direcções, quando se esteja estirando o conductor, depois de collocado no conducto, e depois que as linguas tenham sido fixadas e tenham se encaixado nos calços isoladores.

Esta construcção é tambem sumamente vantajosa pelo facto de não ser necessario observar-se uma grande exactidão na applicação das linguas sobre o conductor, sendo evidente que, si os calços isoladores não puderem mover-se em sentido perpendicular, da maneira descripta, será preciso ter-se muito cuidado em fixar-se as linguas no conductor, afim de ter-se a certeza de collocal-as em posição exacta e que correspondam a uma situação dos calços isoladores, o qual terro na collocação das linguas, impediria o

devido aperto, em todos os seus pontos, do conductor, ao collocal-o dentro do conducto.

A connexão em massa, movel ou corrediça dos calços isoladores com o conducto, faz com que se possam ajustar automaticamente os calços em suas devidas posições, quando se esticam finalmente ou se dá a devida tensão ao conductor.

As connexões corrediças entre os supportes do conductor e o conducto offerecem mais a vantagem de impedir a tensão desigual do conductor, quando este se dilata ou contrae, sob a influencia das mudanças da temperatura, podendo os ditos supportes do conductor, pelo facto de serem corrediços, ajustar-se automaticamente, sob as variações da largura do conductor produzidas pela expansão e contracção do mesmo, como é evidente.

As barras do guia *GG*, que sustentam o calço isolador, da maneira já descripta, estão, como o desenho o mostra, sustentadas desde a parede lateral do conjuncto, de tal maneira, que fica uma cavidade ou espaço vazio entre a barra de guia que está mais proxima da parede lateral do conducto e a superficie interior da dita parede lateral.

Com esta construcção se obtem um isolamento mais perfeito, porque qualquer quantidade de agua que entra pelo lado do conducto correrá para baixo, ao longo da dita parede, passando mais além da dita barra *G*, e assim não haverá possibilidade de que a agua que possa introduzir-se no conducto chegue ao isolador.

Como já está aqui dito, um dos conductores *D*, se mostra não isolado e apropriado para formar o conductor de retorno.

Como meio de apoio para o dito conductor *D*, acha-se este ultimo provido das espigas ou linguetas *d*, presas ao mesmo, em intervallos convenientes, sendo cada lingueta apropriada para metter em uma fenda longitudinal *h*, formada em um supporte ou projecção horizontal *H*, fundida na superficie interna do conducto, ou então segura á mesma, perto de sua parte superior, como claramente se vê nas figs. 24 e 25.

A lingueta *d*, está provida do gancho ou projecção *d*, em sua extremidade superior, mantendo-se travada como supporte *H*, por meio de uma cunha *I*, do mesmo modo que a lingueta *d*, se mantém travada com o calço isolador *E*.

Proporcionando uma fenda longitudinal *h*, para que se entrave com a lingueta *d*, da maneira descripta, se faz possível o movimento vertical da dita lingueta nos momentos de se metter o esticar o conductor *D*, sendo evidente que depois dese haver mettido o esticado o dito conductor, as cunhas *I* podem apertar-se para segurar as linguetas, até que fiquem em sua devida posição, em qualquer ponto do entalhe *h* em que se achem.

Todavia, fixando devidamente a cunha *I* á lingueta, de maneira que se mantenha em seu lugar sem necessidade de exercer pressão contra as paredes da fenda *h* a lingueta *d* a cunha podem ficar em liberdade para deslizar-se longitudinalmente na fenda, de maneira que possam ajustar-se automaticamente, sob a influencia das variações da largura do conductor produzida pelas mudanças de temperatura, o mesmo que os calços isoladores *E*, que no presente já estão descriptos.

O conducto que se vê nas fig. 23, 24 e 25, que consiste de secções de metal fundido dispostos como descripto, é especialmente apropriado para usar-se em casos em que se requer a construcção economica do ferro-carril, e em que o trafego não é de tal caracter que occasiona um desgasto consideravel ou grave dos trilhos da via.

Carecendo o conducto alludido de todo o meio para ligal-o com a via, se collocam simplesmente os trilhos entre o mesmo, podendo estes descansar sobre travessões que são também apropriados para proporcionar apoio aos dormentes longitudinaes que sustentam os trilhos da via, sendo estes em uma construcção semelhante, apoiados pelos dormentes e travessões, independentemente do conducto.

Em muitos casos, porém, como por exemplo, nas cidades em que o trafego é consideravel e o desgasto e uso excessivo dos trilhos da via, também de consideração, como consequencia das cargas pesadas e transito frequente de carros, prefiro empregar uma construcção em que o conducto e os trilhos da via estejam apoiados por meio de jugos metallicos, transversalmente dispostos, afim de que, tanto os ditos jugos como o conducto e os trilhos se liguem estreitamente entre si e formem, com effeito uma só estructura.

Uma construcção desta ultima classe, se vê nas figs. 26, 27 e 28 dos desenhos annexos á presente.

Com referencia aos traços que se acham nestas figuras, diremos agora que *A*, indica um jugo transversal, do qual se mostra uma metade, provida de um collo *B* e dos resbordes de tensão *c*, em suas extremidades.

A cada extremidade exterior do jugo se acha um assento para um trilho da via *D*; consistindo o dito assento de um tubo oco de cinco lados ou encaixe *E*, com a sua superficie superior horizontal e os seus doustados inferiores inclinados.

Os angulos superiores desta caixa são fendidos para dar passagem aos cravos de sustentamento, taes como se vê em *e*.

Os ditos cravos de sustentamento *F*, *F*, são munidos de cabeças em forma de ganchos, e passam atravez da fenda *e*, e atravez dos agulheiros *e'* formados nos lados inclinados da caixa.

Estes cravos se conservam virtualment em angulo recto entre si, e se seguram em sua devida posição, por meio das espiraes *G* edos fiadores *H*.

Os cravos dispostos como descripto, fazem com que o trilho possa ajustar-se facilmente, porque afrouxando-se bem um cravo e apertando-o se obtém um ajuste lateral muito exacto do trilho sobre o jugo.

O jugo *A*, é munido de uma abertura central cuja forma corresponde á do conducto, e na parte superior da referida abertura, ha uma projecção ou braço saliente *J*, que fica pendente em cima da abertura e proporciona apoio ao trilho de fenda *I*, o qual se faz da mesma maneira que o trilho de fenda descripto em connexão com as figuras anteriores do desenho.

O braço *J*, além disso, corresponde com o braço *A*, que se mostra nas figs. 23 e 25, e apoia o trilho de fenda da mesma maneira; fundindo-se o braço neste caso, porém, sobre o jugo transversal *A*, em vez de fundir-se sobre a parede do conducto propriamente dito.

No presente caso se collocam jugos como os que se veem na fig. 26 em intervallos frequentes, ao largo da via, afim de dar o apoio necessario aos trilhos da via, e o mesmo conducto se forma com as chapas de recheio ou alinhadoras *S*, taes como se vê em vista seccional transversal na fig. 26, que formam as paredes lateraes do conducto, e que descansam em suas extremidades contra os resbordes do jugo.

Por cima das ditas chapas de recheio se collocam barras separadas ou chapas de empedrar *P*, que se estendem entre os jugos fóra do trilho de fenda, e contra as quaes descansam os calçamentos ou pavimento, de maneira que fiquem os trilhos de fenda em liberdade para serem levantados ou substituidos quando se queira.

As chapas de empedrar *P*, mostram-se apoiadas nas cavidades *P'*, formadas sobre os lados do jugo para dar-lhes inserção, como se vê claramente nas figs. 27 e 28.

No collo do jugo, de cada lado do conducto, se formam as aberturas *a* para darem passagem aos tubos ou conductos auxiliares *TT*, em que podem collocar-se os fios electricos ou conductores que se necessitarem para a operação do systema do ferro-via ou para outro qualquer fim.

Um dos conductores auxiliares, por exemplo, póde conter fios de alimentação por meio dos quaes se subministra a corrente aos conductores de linha dentro do conducto fendido,

sendo conveniente, pelo commum, collocar os ditos fios de alimentação fóra do conducto fendido, de maneira que fiquem completamente isolados e protegidos contra todo o damno que possa sobrevir-lhes ao limpar o conducto ou de qualquer outra maneira.

No caso de emprego de fios de alimentação separados em um conducto separado, tal como *T*, podem collocar-se, por exemplo, fios secundarios ou ramaes, a intervallos devidos, desde os fios de alimentação no conducto exterior até os conductores da linha no conducto fendido.

Os conductos auxiliares *TT* podem usar-se também para a passagem de fios para prover de electricidade os motores que não estão sítos nos carros, como, por exemplo os das fabricas, ou para mover elevadores ou outra machina nos edificios, sendo ainda conveniente prover a corrente electrica para mover os ditos motores desde a mesma planta central em que se gera a corrente para mover o systema ferroviario, proporcionando os conductores externos dispostos da maneira descripta, um meio conveniente de levar os conductores que se necessitarem para o fim indicado, desde a planta geradora central á largura das ruas das cidades até os logares onde se usa a corrente.

Os conductores auxiliares que se estendem pela estructura da via, da maneira descripta, são também apropriados para levarem fios telegraphicos, telephonicos e da iluminação electrica, assim como conductores electricos que se usam para outros fins.

Quando se trata dos fios da iluminação electrica é claro que se póde com frequencia instalar a planta da iluminação no mesmo logar em que se gera a corrente que serve para mover um systema de ferro-carril e em tal caso, a maneira mais conveniente de levar os fios conductores da planta da iluminação electrica é pelos ditos conductos dispostos ao largo da linha do ferro-carril até os pontos de distribuição.

A collocção dos conductos *TT* para fios electricos nas aberturas formadas nos jugos, da maneira descripta, não só offerece a vantagem de que os jugos sustentam os ditos conductos, como também que impede o gasto que occasiona a excavação especial para receber os ditos conductos, sendo evidente que podem collocar-se os conductos nas occasiões em que se está construindo o ferro-carril a um custo relativamente pequeno e muito menos que o que acarretaria a collocção dos conductos em outra parte da rua ou do caminho.

Mostrei nas fig. 27 e 28 aparelhos para segurar o trilho de fenda *I* em sua devida posição sobre os braços *J*, os quaes se fazem como segue.

No braço ou projecção *J*, acha-se um encaixe oblongo *j* aberto no seu tope e apropriado para receber uma espiral *K*. Formando angulo recto com este encaixe, acha-se um agulheiro *j'* proprio para dar cabida a uma cavilha *L*, que é munida de uma rosca de tornilho, se adaptará como aqui se menciona espiral *K*. Fóra da projecção *J*, acha-se o jugo provido de uma caixa *M*, aberta no alto, e que tem uma coberta ou capacete *N* que encaixa-se nella.

Trez dos lados deste capacete se estendem para baixo de maneira que descansam sobre o fundo da caixa.

O quarto lado ou o mais proximo ao trilho de fenda, não se estende para baixo, porém se omitta para evitar que se embarace com a cabeça do cravo.

No centro do dito capacete ha um agulheiro *U*, para metter a ferramenta que se emprega para tirar o capacete.

Ao fixar o trilho da fenda em seu logar, se tira o capacete *N* e se mette no cravo *L* pelo agulheiro *i* no resbordo exterior do trilho de fenda, para fusando-se na espiral *K*, verificando-se isto facilmente encaixando-se perfeitamente a espiral na cavidade e porque não pode girar dentro da mesma.

Um fiador ou arandella de mola *O* se acha collocado entre a cabeça do cravo e o resbordo. Si se achar necessario ajustar devida-

mente o espaço da fenda, pôde-se metter uma chapa delgada, como indicada em *Z*, entre a caza do braço *Je* e o resbordo do trilho de fenda com o qual pôde-se manchar a fenda.

Não é sempre necessario, porém, empregar a cavidade ou encaixe *Je* e a espiral *K*, porque se pôde furar o agulheiro *j* com uma rosca de parafuso e munir-se o cravo *l* de uma rosca que encaixe com o dito agulheiro.

Em *R-R* indicão dous agulheiros formados nos lados do braço *J* para apoiar as barras de guia ou varetas para os supportes isoladores, mediante as quaes se sustentam os fios de linha dentro do conducto, e cuja descripção faremos mais adelante em connexão com as figuras do desenho que representam as ditas barras do guia ou varetas.

Sendo certo que a construcção nos supportes isoladores corrodiços, que se vê nas figuras do desenho a que acabamos de alludir, é util e pratica, pôde ser preferivel em alguns casos, especialmente quando os conductores se expõem a um serviço continuo e a um grande gasto, que os ditos apoios ou supportes se ficam mais fortes ou rigidos do que acontece quando os mesmos calços isoladores estão encaixados e se deslisam sobre guias no conducto.

Proponho-me, portanto, empregar, quando seja necessario, um isolador ou supporte isolador em que o calço isolador está rodeado ou sujeito por um cêpo ou casco de metal, o qual encaixa-se nas guias que ha sobre o conducto, sendo desta maneira a construcção mais forte e capaz de resistir a maior uso ou desarranjo.

Semelhante construcção se representa nas figs. 26 a 31 dos desenhos annexos, que mostram o fio e seu supporte isolador separados das demais partes da estrutura.

Como representado nestas figuras, o fio ou conductor é indicado por meio da letra *A*, mostrando-se o mesmo na fig. 26 em forma redonda ou cylindrica, e nas figs. 27 a 31, munido de encaixes lateraes oppostos para facilitar a travação das partes de sustento do apparelho de apoio.

O apparelho de apoio consiste geralmente de duas chapas agarradoras *B, B*, que engrenam immediatamente com o conductor e correspondem em seus fios com a lingueta mencionada em connexão com outras figuras do desenho, um casco de metal ou apparelho de agarrar de duas partes, indicados no conjunto por meio da letra *c*, e consistente de duas metades *c1 c1* e dous calços *D D*, de material isolador que estão sitos entre a parte *c1, c1* do apparelho agarrador e servem para manter as chapas agarradoras *B, B*, em solida posição emquanto se as isola do casco rodeante *c*.

Como se vê nas fig. 26 a 29, as chapas *B, B*, que são semelhantes, são ambas providas de uma queixada *b*, para que trave com o fio e com uma espiga *b1* que entra nos calços isolados *D D* ou são abarcados pelos mesmos.

As partes *c1, c1*, do casco exterior são munidas, em suas cavas internas de cavidades *c c* dispostas em frente uma da outra, e que constituem um encaixe para dar entrada aos calços *D, D*, de material isolador.

As partes *c1, c1*, do casco são formadas de tal modo que se juntam ou encontram em cima das cavidades *c c*, de maneira que o encaixe formado pelas ditas cavidades fecha-se pelo alto e se abre pelo fundo.

Para manter agarradas juntas as partes *c c* do casco, mettem-se os cravos *E E* nas partes terminaes das ditas partes *c1, c1*, os quaes se estendem mais além das cavidades *c c*, para metter os ditos cravos.

Os cravos alludidos servem para juntar ou prender devidamente as partes do casco contra os calços isoladores *D, D* e sujeitar assim firmemente os ditos calços, e as chapas *B, B*, que se collocam entre si, dentro do encaixe do casco. Podem, porém, usar-se com este fim outros meios, além dos mencionados cravos, obtendo-se virtualmente o mesmo resultado.

As paredes lateraes das partes *C1 C1* do casco são providas em suas extremidades inferiores dos resbordos horizontaes que se estendem para dentro, *C2 C2*, que por sua vez

se estendem por baixo e são apropriadas para travarem com os calços isoladores, de maneira que se mantenham firmemente em sua devida posição, ainda quando não estejam as partes do casco em proximidade sufficientes para juntar-se firmemente com os ditos calços, mostrando-se claramente esta construcção nas figs. 27 e 28.

E' preferivel que os calços *D, D*, sejam providos, em suas extremidades externas inferiores ou angulos, de encaixes ou canaes *d d*, como se veem nas figs. 27 e 30, para metter-se os mencionados resbordos *C2 C2* de maneira que as extremidades inferiores dos calços fiquem igualando com a extremidade inferior do casco, ou pouco mais ou menos, quando as partes estejam juntas ou reunidas. As chapas *B, B* encaixam as suas extremidades superiores nas cavidades *d1 d1*, (fig. 31) nas cavas interiores ou adjacentes dos calços isoladores, collocando-se as ditas chapas em contacto uma com a outra, entre os calços, da maneira representada.

Para que travem ou engrenem firmemente as chapas *B, B*, e os calços *D D*, as ditas partes se mostram na presente providas de cavidades e projecções que se entremisturam, e que estão devidamente dispostas para os fins mencionados.

Mais adiante se expõe uma disposição preferivel destas cavidades e projecções, representadas nas figuras do desenho a que se faz referencias.

Sobre a cava exterior de cada chapa *B*, perto de sua borda superior, se acha um resalto horizontal *b2*, e na cava interior do calço *D* ha um encaixe ou cavidade horizontal *d2*, dentro da qual encaixa perfeitamente o dito resalto.

Os mencionados entalho e resalto assim dispostos, servem para impedir que a chapa seja atrahida para baixo, fora do logar, entre os calços isoladores. Além do dito resalto, a chapa *B* é provida de um numero ou série de agulheiros *b3, b3*, dous dos quaes se acham no desenho.

Os ditos agulheiros são apropriados para dar inserção a um numero de projecções interiores ou orelhetas *d1, d1*, formadas sobre as cavas internas dos calços *D D* dentro das cavidades *d1 d1* dos mesmos (fig. 35).

Os ditos agulheiros *b3 b3* se apresentam extendendo-se ligeiramente dentro do resalto *b2*, e a orelheta *d1, d1* se apresenta projectando dentro de entalho *d2*; porém a disposição ou situação particular dos ditos agulheiros e orelhetas não é coisa essencial, e na pratica pôde dar-se-lhes a disposição ou situação que se julgar mais conveniente ou desejavel.

G indica uma lamina ou capa de gomma elastica ou outro material isolador, que prefiro introduzir entre as partes do casco e os calços *DD*, para não dar á agua accesso á junctura sita entre as ditas partes, juntando as partes do casco sobre os calços isoladores, e mettendo uma capa de material isolador suave ou flexivel, como a gomma elastica; da maneira que se descreve e se mostra, posso impeller que a agua ou a humidade tenham accesso nos calços isoladores de maneira que o casco fórma, com effeito uma especie de capruça ou chapéo para proteger os calços isoladores.

Este apparelho de apoio é apropriado para ser usado em connexão com guias ou barras de guia no conducto, taes como na presente anteriormente se acham descriptos, afim de que o supporte possa mover-se perpendicularmente com o conducto, quando o conducto se dilate ou encaixe sobre a acção das mudanças da temperatura ou ao apertar-se os fios.

Neste caso, porém, as guias para o supporte isolador, em vez de formar-se de barras de metal, com resaltos sobre as mesmas, se formam de varetas de guia redondas e parallelas, taes como indicadas pelas letras *FF*, na fig. 27, ao passo que o casco *c* é provido nos seus lados oppostos, de entalhes exteriores horizontaes *c1 c1* da forma devida, e separalos por uma distancia conveniente para dar inserção ás mencionadas varetas de guia.

As varetas de guia *FF* assim dispostas, servem evidentemente para preencher o mesmo fim que os resaltos de guia *gg* que se veem nas figs. 23, 24 e 25.

O uso das varetas, porém, é preferivel, por que as mesmas podem construir-se de uma maneira facil e economica e applicar-se, fixando-se-as aos braços superiores do conducto, que se estendem por baixo e apoiam os trilhos de fenda da maneira descripta nas figuras 23 e 24.

A maneira de dispor as ditas varetas de guia no conducto e fixal-as ao mesmo, se apresenta claramente nas figs. 25 e 33, em connexão com os apparelhos de tensão que nelles se apresentam e tal como mais adelante se descreverá detalhadamente.

Como se vê nas figs. 35 e 33, as varetas de guia para os supportes isoladores são estendidas ou esticadas em toda a distancia que medeia entre os braços de apoio adjacentes do conducto; porém, esta construcção não constitui mais do que um incidente dos requisitos do apparelho de tensão que alli se vê, e, pelo commum, as varetas de guia para os supportes isoladores são relativamente curtas e se enxertam e sustentam, por uma extremidade sómente, nos braços de apoio do conducto, projectando horizontalmente e sem apoio as suas extremidades soltas; sendo possível, graças á esta construcção, um grão de movimento perpendicular que é necessario no supporte isolador, ao passo que se permite que este ultimo caia deslizando-se facilmente entre as varetas de apoio pelas extremidades soltas das mesmas, quando se queira tirar o dito apoio isolador para renovar-o e concertal-o, ou por outro qualquer motivo.

A maneira mais conveniente de fixar as ditas varetas de guia para os apoios isoladores do braço de apoio do conducto, é mettendo-as em agulheiros, taes como os indicados pelas letras *RR*, na fig. 27, deixando-as sujeitas alli dentro por meio de collos ou rodetes e espiraes situados em direcções oppostas ao braço de apoio, ou de qualquer outra maneira adequada.

Já fiz, na presente, referencias ao facto de que, ao usar-se fios de linha ou conductores dentro do conducto, taes como os que já se acham descriptos aqui, é conveniente que os ditos fios se mantenham sempre bem esticados, afim de impedir que se afrouxem ou ponham-se em contacto com as partes adjacentes do conducto.

E' de desejar-se evidentemente que os fios se mantenham sujeitos por meio de apparelhos de tensão dispostos de maneira que conservem uma tensão praticamente uniforme sobre os fios apesaz das variações da temperatura ou, em outras palavras, que o apparelho para manter esticado o fio deve ser construido de maneira que impeça uma tensão excessiva do fio quando se encolhe por causa do frio e tambem que se afrouxe ou volte o fio quando se dilata debaixo da acção ou influencia do calor.

Desde a fig. 35 até 39, inclusive, dos desenhos annexos á presente, apresento um apparelho por meio do qual posso manter uma tensão longitudinal constante no fio ou conductor, impedindo assim todo o estrago ou queda do dito fio entre os seus pontos de apoio e construindo automaticamente para compensar qualquer frouxidão que tenha logar no fio, como consequencia das mudanças de temperatura.

Antes de proceder-se á descripção dos traços particulares de construcção que se veem no alludido desenho, pôde dizer-se que o fio que fórma o conductor se constroe de preferencia ainda que não indispensavelmente, em secções mais ou menos largas, por exemplo de 100 a 1000 pés, e na extremidade de cada secção do conductor se collocam um apparelho de agarrar de retenção (o qual se liga a uma parte do conducto bastante forte para sustentar o fio quando se acha na tensão que se quer) mediante uma resistencia flexivel, tal como uma tenaz ou pezo suspenso, que serve para

manter uma tensão constante sobre o fio para os indicados.

Referindo-nos agora ás figuras dos desenhos que acabamos de mencionar: Um conducto f, lido a se vê nellas, o qual se constrói da mesma maneira que na presente, já foi descripto em conexão com as figs. 23 a 28, providos dos jugos A^1 e A^3 e A^3 em intervallos adequados, para apoiar os trilhos de fenda, os quaes, neste caso, não se mostram especificamente.

Fixas ás projecções suspensas, ou braços que estão situados nas extremidades superiores dos jugos, (cujo fim é apoiar os trilhos de fenda, como já descripto) se acham varetas de apoio aa , dispostas de maneira que fiquem paralelas entre si e uma ao lado da outra, em sentido longitudinal relativo ao conducto, sendo o fim das ditas varetas de apoio formar supportos ou guias longitudinaes para os isoladores ou supportos-isoladores, da maneira já mencionada na frente. B, B indicam os isoladores, montados de maneira que se deslitem longitudinalmente sobre as varetas de guia AA , estando os ditos isoladores providos de linguetas de metal ou agarradeiras suspensas b , com queixadas para travar-as ou fixar-as de qualquer outra maneira no conductor c .

As figuras do desenho a que se faz referencia representam osapparelhos que ligam duas secções, indicadas nos desenhos como secção 1 e secção 2 do conductor.

Os apparelhos na extremidade de cada secção são semelhantes em seus detalhes, e uma descripção do apparelho que se emprega na extremidade da secção bastará para a devida intelligencia da construcção que se emprega.

As disposições que tenho adoptado para as extremidades adjacentes das suas secções 1 e 2 se vê nos desenhos, contendo os jugos A^1 , A^2 , A^3 , assim como tambem com um quarto jugo que não se vê no desenho. Uma conexão telescópica D acha-se situada entre os dois jugos internos A^2 e A^3 dos quatro mencionados. As varetas de guia aa estendem-se através dos quatro jugos supraditos e se prendem sólidamente aos jugos para impedir o movimento perpendicular dos mesmos.

Os apparelhos de tensão ou meios mecanicos para apertar o conductor, o mesmo que os apparelhos de tensão flexivis, se mostram consistentes de um conjunto mecanico de partes como segue.

A móla ou as mólas E , que aqui se veem como mólas de compressão, descansam em uma extremidade contra um contraforte ou contraforte E^1 , e um calço movel longitudinalmente E , em outra.

Uma agarradeira ou apparelho de agarrar G , se liga com um ou mais dos isoladores B , mediante o qual fica suspenso das varetas AA , o uma peça de ajustamento inclinada ou obliqua F se fixa por uma extremidade ao dito calço movel E , e, pela sua outra extremidade, á dita agarradeira G .

Os contra-fortes F da armação são levados pelas varetas de apoio a , e se fixam a ellas de qualquer maneira em que possam ajustar-se adequadamente.

As mólas F , das quaes se veem duas na presente, rodeiam as varetas de apoio a e fazem pressão por uma extremidade contra os contrafortes E^1 que ha sobre as ditas varetas, proporcionando ás extremidades oppostas das ditas mólas um apoio flexivel para o calço movel ou corrediço F , que tambem se montam sobre as ditas varetas de apoio aa e podem mover-se livremente sobre ellas em sentido longitudinal. Uma peça de ajustamento, obliquamente disposta se fixa ao calço F , em um lugar intermedio entre os pontos de apoio do último, sobre as varetas aa , e de preferencia se faz de maneira que possa ajustar-se longitudinalmente, afim de que se possa augmentar ou diminuir a distancia entre o calço F e o apparelho de agarrar G .

Como se vê, a extremidade superior da vareta de conexão ou peça de ajustamento f passa por uma abertura longitudinal formada na peça ou calço F e tem um passe ou rosca de parafuso em sua extremidade para o en-

caixe de uma espiral f_1 mediante a qual se corre a vareta a uma distancia maior ou menor, áavez da peça ou encaixe.

O meio mecanico especial que se emprega para effectuar este ajuste é, sem embargo, de pouca importancia, porquanto pôde usar-se de um torniqueto ou qualquer outro apparelho equivalente para obter o mesmo resultado.

Uma conexão isoladora f_2 , que pôde ser de qualquer forma conhecida, se interpõe entre o calço F e o grampo do conductor G , formando a dita conexão, neste caso uma parte do conexão f .

O grampo ou apparelho de agarrar G consiste de dois membros longitudinalmente dispostos gg_1 , dispostos um ao lado do outro, estando um dos ditos membros g , provido de cravos que projectam lateralmente através de fendas ou aberturas formadas no outro membro, o que levam as espiraes de juntar, mediante as quaes os mencionados membros ou queixadas do grampo podem unir-se apertadamente para agarrar ou comprimir entre si o fio conductor.

O membro ou queixada g é provida de uma ou mais prolongações ascendentes g_1 , das quaes se vêem duas nos desenhos, cada uma das quaes se liga solidamente com um calço isolador B , estando os diferentes calços isoladores apoiados pelas varetas de guia ou apoio paralelas a , e sendo apropriadas para mover-se longitudinalmente sobre elles.

Os calços isoladores B e o calço F , segundo se verá, são formados para mover-se ou desligar-se longitudinalmente sobre as varetas de apoio, e pôde construir-se todos da forma que se demonstra, com um corpo rectangular, providas de entalhes em suas bordas lateraes longitudinalmente, para darem entrada ás mencionadas varetas de apoio, ou de qualquer outra forma adequada ao fim, como, por exemplo, em logar do par de varetas de apoio, paralelas a , pôde-se usar uma vareta so angular, em secção transversal.

E em semelhante caso, os calços isoladores B e o calço F se formarão com um conducto angular para dar entrada á dita vareta, de maneira que podem deslizar-se, porém não girar sobre ella.

Para evitar a possibilidade do movimento perpendicular ou o deslitemento do conductor C nas queixadas do grampo G , pôde soldar-se ali dentro, depois que os dentes se tenham juntado apertadamente com elle.

Para o caso que precede, se comprehenderá, não só que cada conductor C , de cada uma das diversas secções de conductores, como por exemplo, 1 e 2, experimenta tensões oppostas exercidas em sentido perpendicular pelos apparelhos das diversas secções, como tambem, que mediante o emprego de mólas, pesos ou outras conexões flexiveis equivalentes, como as mólas E , que se mostram, se consegue que a tensão sobre o dito conductor seja praticamente a mesma apesar das variações da temperatura.

Um apparelho de tensão flexivel á uma extremidade sómente de cada secção de conductor produziria praticamente o effeito que se procura, considerando, porém, preferivel a disposição representada no desenho, especialmente quando as secções são de uma largura consideravel, pois que, graças á mencionada disposição, cada apparelho de tensão só tem que compensar a metade da expansão ou contracção total da secção, sobre a qual funciona.

As figs. 35 e 39 representam um apparelho para juntar ou ligar as extremidades adjacentes de diversas secções do conductor a que se allude acima, afim de prover de uma superficie continua sobre a qual possam correr as rodas e peças de contacto, não obstante, o facto de acharem-se separadas as extremidades adjacentes dos conductores por um espaço de maior ou menor grandeza, segundo a temperatura a que se acha submettido.

O apparelho de juntar, a que se faz referencia consiste de uma conexão tubular D , disposta de maneira que fique alinhada com duas secções de conductor e adaptada para receber as extremidades adjacentes desta.

A dita conexão tubular, está suspensa da vareta de apoio por um isolador B , que é preferivel fixar no meio da conexão.

Outros suppostos isoladores B , mostram-se dispostos entre os jugos A^2 e A^3 , a cada lado da conexão tubular D , estando os grampos ou biquetas b dos ditos suppostos isoladores dispostos de maneira que engrenam nas extremidades soltas dos conductores c e entre as extremidades exteriores da conexão D e os jugos.

A construcção detalhada da dita conexão D , segundo se apresenta, é como segue:

Compõe-se a mesma de duas secções terminaes tubulares d , e uma secção central interposta d_1 , á qual se prendem as secções terminaes, sendo a secção central solida ou não tubular e estando segura pelos dentes do grampo b do isolador B , o qual serve de apoio á conexão.

As secções terminaes d tem um diametro interior sufficiente para que possam mover-se livremente em sentido perpendicular dentro das mesmas, as extremidades das secções D , do conductor, porém encaixando nas mesmas, tão apertadamente que impeçam todo jogo de importancia.

As extremidades da conexão estão de preferencia cortadas a bisel em suas superficies externas, de maneira que apresentem, praticamente, uma superficie não interrompida sobre a qual possam mover-se as rodas ou apparelhos de contacto.

Para precaver-se contra a possivel interrupção das correntes no conductor c , como a que poderia sobrevir como resultado do emprego da conexão de articulações corrediças, tal como a que aqui se acha descripta, os grupos b dos isoladores B , adjacentes á conexão, são providos de olhetes ou ilhós para introduzir uma secção curta, D_1 , de arame, da maneira representada; sendo possivel, graças a esta construcção, que a corrente passe pelo grampo b dos ditos isoladores e pelo fio D_1 , o mesmo que para a conexão.

O dito fio D_1 se emprega apertado dentro do olhete d_1 de um dos grampos d , porém fica em liberdade para mover-se longitudinalmente dentro do olhete do outro grampo, de maneira que seja possivel a expansão ou contracção do dito fio e do conductor c , sem affectar a continuidade do conductor de linha considerado em conjunto.

Já na presente alludi ao facto de que me proponho empregar, nos casos em que se empregam por sua vez conductores de linha elevados e subterraneos, um carro provido dos dous jogos de apparelhos de contacto ambulantes, um, proprio para mover-se no conducto fendido debaixo do carro, e o outro, em contacto com o conductor elevado, e nas figs. 40 a 44 dos desenhos apresento um carro equipavelo dessa maneira.

Como se vê da fig. 40, A , indica o vehiculo B um conductor de linha elevado e C um conducto fendido subterraneo, que contém um fio conductor.

A dita fig. 40 representa o ponto de uma via-ferrea em que a construcção elevada se une com a construcção subterranea ou do conducto fendido, mostrando-se o fio B na dita figura estendido mais além da extremidade do conducto C ou sobreposto a elle, de maneira que os apparelhos de contacto se colliguem em posição de travar com um systema de conductores antes que se torne necessario desengrenar-os do outro systema.

O apparelho que existe sobre o topo do carro para estabelecer o contacto ambulante com o conductor de linha elevado comprehendendo, como traço caracteristico principal, uma vara D , em conexão movel com o topo do carro e munida de uma roda d adequada para o contacto de pressão ascendente com o conductor de linha B .

Os apparelhos situados sobre o carro para estabelecer o contacto com conductor dentro do conducto consistem, no geral, de um apparelho de contacto movel vertical E , situado dentro do conducto e apropriado para por-se em contacto com o conductor de linha que nelle existe. O apparelho de contacto E , representado, está montado sobre uma barra de apoio vertical, correspondente á barra E

representada nas figs. 1 a 7, e que já descrevemos aqui detalhadamente, como também, neste caso, a dita barra se mostra em figura a uma alavanca de mão, por meio da conexões operantes adequadas, a fim de que possa levantar-se e abaixar-se, para o operador situado no carro.

O dito aparelho de contacto *E* não se vê detalhadamente na dita fig. 4, porém, deve entender-se que o mesmo se constrói de uma maneira semelhante á representada nas figs. 8, 9 e 10.

Alludindo agora mais detalhadamente aosapparelhos de contacto ambulante situado no tope do carro, que se mostram de uma maneira detalhada nas figs. 11 a 41. Estesapparelhos se adaptam para dar um movimento verdadeiro e lateral livre á extremidade superior da vara e á roda de contacto que a mesma leva. As ditas partes se constróem da maneira seguinte:

Um calço *F* de material isolador, como por exemplo, gomma elastica, se fixa na extremidade inferior da vara *D*, por meio de um apparelho de união que, segundo aqui se mostra, consiste de uma peça fundida *D1*, munida de uma cavidade ou encaixe para metter a extremidade inferior da vara e prendê-la ao dito calço *F*.

Duas barras paralelas do metal *G G* estão seguras ao calço *F* em lados oppostos do mesmo, e ás extremidades das ditas barras se seguram giratoriamente braços oscillantes *H H*, que se estendem para baixo e para fóra.

Montadas sobre as extremidades dos ditos braços *H H*, acham-se as rodas entalhadas ou polias *I I*. As molas enroscadas *H1 H1* se estendem desde cada um dos braços *H* para dentro, até o centro do calço e estão seguras ao mesmo por meio de junções que, segundo se vêem nos desenhos, são compostas de dous objectos de metal *F1 F1*, com os quaes engrenam as extremidades dos dentes pertencentes a os braços, de cada lado do braço.

Cada par das rodas entalhadas *I I*, engrenam com duas varetas ou barras estacionarias paralelas oppostas *J J*, dispostas horizontalmente sobre o tope do carro. A mais inferior *J*, das ditas varetas, isto é, a que está mais proxima ao tope do carro, sustem o peso da vara e as suas partes ligadas, enquanto que a superior *J1*, das ditas varetas, serve, mediante a sua engrenagem no entalhe das rodas, para manter estas, travadas com as varetas inferiores.

As ditas varetas se mostram nos desenhos juntos mantidas em sua devida posição, isto é, bem esticadas entre dous sustentadores ou braçadeiras de metal *J2 J3*, fixos no tope do carro, sendo possível, graças a esta construção, que as varetas se mantenham devidamente engrenadas nos entalhes de rodas, como também, ao mesmo tempo, se facilita um ligeiro movimento lateral das ditas rodas, quando estas se desviam de sua posição vertical, como consequencia da flexibilidade das ditas varetas.

Quando a corrente é conduzida através da mesma vara *D*, o calço *F*, será de material isolador, e o fio conductor *K* se estenderá desde a extremidade inferior da vara até o tope do carro para conduzir a corrente, desde a dita vara até os fios conductores que, sitos sobre o carro, se estendem para o motor que lá no mesmo.

Em alguns casos, todavia, um conductor separado pôde estender-se ao largo da vara para levar a corrente ao carro, e então, não será necessario que se construa o calço de material isolador, e, verdadeiramente, esta ultima construção não é essencial ainda quando a corrente passe pela mesma vara, porquanto pôde-se fornecer um isolamento adequado entre a vara e as partes de metal que lá sobre o carro, sem que seja necessario construir-se o dito calço de material isolador.

A oscillação dos braços *H H* sobre os seus eixos, e a acção das molas que ligam os ditos braços com o calço, fazem com que a vara *D* tenda a ficar, normalmente em posição vertical.

Desta maneira se consegue que a roda de contacto sita na extremidade da vara exerça uma pressão ascendente contra o conductor de linha, ao passo que é possível que a vara oscille ou se incline lateralmente desde a sua posição vertical, como acontece ao dobrar as curvas.

Nestes movimentos da vara, as rodas entalhadas se moverão uma para outra, ou em direcção contraria, de maneira evidente, entre as varetas *J J*. Ver-se-ha claramente, por exemplo, que quando a vara se inclina para traz, como se vê na fig. 40, o calço *F* terá pelo mesmo que tomar uma posição inclinada, sendo isto causa de que os braços *H H*, sitos na extremidade dianteira do calço, sejam atrahidos para dentro pelas molas, ao passo que os braços sitos na extremidade posterior do calço ficarão direitos e as molas que com elles se ligam ficarão esticadas ou dilatadas. Quando o tope da vara é atrahido lateralmente da sua posição central, se dá ao calço *F* uma inclinação lateral, apartando-se em tal caso as rodas do lado inferior do dito calço, enquanto que as do lado superior se approximam.

Esta posição inclinada da vara se vê claramente na fig. 4, graças ao que, evidentemente, as varas de apoio *J, J1* se moverão lateralmente para certo ponto, quando a vara se incline de um lado, acontecendo isto em virtude da leve inclinação que então se dá ás rodas entalhadas.

Em um systema de ferro carril-electrico munido de um conducto fendido, construido da maneira descripta, se encontrará ás vezes pedrinhas que se mettem na fenda do contacto, e si não forem tiradas podem muito bem quebrar ou danificar a barra de apoio que se estende para dentro do conducto para dirigir os apparelhos de contacto ambulante que lá nelle. Para retirar da fenda qualquer obstrucção do caracter alludido, tenho um apparelho a que dou o nome de «limpador de fenda», o que se dispõe sobre o carro ou armação do carro, deante do apparelho de contacto ambulante, achando-se elle representado nas figs. 45 e 46 dos desenhos.

Como se vê nas ditas figuras, *A*, indica a armação ou plataforma do carro; *B*, a armação do carro; *C*, um dos eixos de roda e *C1* uma das rodas de apoio do carro; *D*, indica o conducto que está sito debaixo da superficie do terreno entre os trilhos da via e munido de uma fenda central longitudinal *d* disposta da mesma maneira que na presente já foi descripto, com rebordos paralelos pendentes *d1, d2* aos lados oppostos da fenda, com o fim de resguardar os conductores *d1, d2* contra o larro e a agua da rua.

O apparelho para tirar as obstrucções da fenda consiste de uma barra *E*, que se fixa á armação do carro e se adapta para passar, por sua extremidade inferior, através da fenda *d* ao interior do conducto.

A extremidade inferior da dita barra se constrói da grossura necessaria para que entre no conducto, porém, tambem de comprimento consideravel, a fim de que tenha força sufficiente para resistir a qualquer esforço excessivo a que possa estar sujeito ao tirar as obstrucções da fenda.

Pôde construir-se a dita barra de qualquer forma que se deseje, para dar-lhe a força ou resistencia adequadas, porém, na presente a mostramos algum tanto curva, para que possa accomodar-se melhor ás partes adjacentes do carro, e ligada por sua extremidade superior ao carro, mediante um forte eixo horizontal *F*.

Si constrói, além disso, plana e de uma largura consideravel em toda a sua extensão, para dar-lhe bastante força ou rigidez.

A mencionada barra se acha ligada giratoriamente por sua extremidade superior da maneira descripta, de maneira que a sua extremidade inferior ou solta possa deixar-se cahir na fenda ou levantar-se sobre a mesma.

A armação do carro representa la no desenho é munida de duas barras de angulo

parallelas *G G*, que se fixam a uma peça transversal *B1* a uma extremidade do carro, e de outras barras de angulo parallelas *G1 G1*, que se estendem sobre o eixo *c* e se ligam com as barras de angulo *G*, mediante os listões *g g*.

As barras da armação dispostas da maneira descripta servem para suster a barra de apoio *H* que dirige e apoia dentro do conducto o apparelho de contacto *I*.

Em conexão com a armação do carro assim disposta, o eixo *F* da barra limpadora do fenda *E* se mostra montado em duas almofadinhas *J J* fixas ás barras de angulo *G1 G1* em um ponto sito entre os tirantes transversaes *B1* e o eixo *c*.

A mencionada barra *E*, como se mostra na fig. 46, está fixa a um tubo ou dedal largo *E1*, pelo qual passa o eixo *F*.

O dito tubo *E1* serve para manter a barra *E* em sua posição central e tambem para dar mais rigidez ao eixo *F*.

A barra *E* do limpador de fenda tem uma posição inclinada para abaixo e para adiante, e pôde ser mantida ou apoiada na dita posição por qualquer supporte ou retentor adequadamente sito sobre a armação do carro.

Com tal objecto se mostra no desenho uma barra de apoio ou estribo *R*, preso por sua extremidade superior á peça transversal *B1*, e apropriado para abraçar a barra *E*, de maneira que se limite o seu movimento ascendente e lhe sirva ao mesmo tempo de guia quando gira sobre o seu eixo, como serve claramente na fig. 46.

Para este fim mostro no desenho uma corrente *L*, a qual se fixa á parte inferior da barra *E* e se estende para cima até o carro, onde pôde segurar-se de qualquer maneira adequada.

O limpador do conducto ou barra limpadora disposta como está descripto, opera para tirar da fenda do conducto todas as pedrinhas, fragmentos de pedra ou outros corpos que possam cahir dentro da fenda ou alojar-se nella sob a acção das rodas dos vehiculos ou pela pressão das mesmas.

Semelhante limpador servirá tambem para tirar qualquer obstrucção que algum malfazejo possa alli collocar.

O limpador do fenda assim disposto serve evidentemente para impellir que se danifique a barra de apoio do apparelho de contacto ambulante, como aconteceria se a mesma barra de apoio se puzesse em contacto com obstrucções ou obstaculos firmemente mettidos na fenda.

O limpador de fenda descripto offerece vantagens especiaes em communicação com um conducto munido de rebordos pendentes a cada lado de sua fenda, como se vê nos desenhos, por ser mais provavel que as obstrucções se mettam em uma fenda provida dos ditos rebordos que em uma fenda como a que communmente se usa nos ferro-carris de calos, e para que se possa com segurança levantar as obstrucções dentro os bordos, a parte inferior da barra limpadora *E*, se estende para baixo de maneira que chegue mais abaixo das extremidades inferiores dos ditos rebordos, e se inclina de tal maneira que tende a levantar e lançar da fenda a pedra ou obstrucções que possam alojar-se alli.

Como resultado do uso continuo de um conducto fendido para dirigir os conductores de linha subterranea em systema de ferro-carril electrico, tal como o que se acaba de descrever, cahirão a lama e cisco pela fenda do dito conducto até o fundo do mesmo, onde se accumulam gradualmente; e assim de conservar o dito conducto secco e em boas condições para a passagem dos apparelhos de contacto ambulante, é necessario que se tire na occasião o cisco. A fim de tirar-se desta maneira o cisco e conservar o conducto limpo e secco, provi de um apparelho para limpar e raspar, proprio para ser fixado a um carro ou vehiculo que corra sobre os trilhos da via, o qual carro ou vehiculo pôde ser um dos carros ordinarios de motor ou um carro destinado especialmente para esse fim. Esse apparelho limpador se acha representado nas figs. 47, 48 e 49 dos desenhos annexos, q-

plificado a um carro de motor, ou a um motor electrico e a um apparelho de contacto ambulante.

Como se vê nas ditas figuras do desenho, A indica o conducto que está munido no seu topo de uma fenda longitudinal a , em ambos os lados do qual se acham situados resbordes pendentes a que se estendem para baixo, mais além e servem para proteger os conductores do linha III, da mesma maneira que já aqui descripta; B indica um vehiculo ou carro munido de rodas b, b , que descansam sobre os trilhos da via de um motor electrico C mediante o qual são impellidas as ditas rodas.

Sobre o vehiculo acha-se montada uma barra vertical D, que constitue a barra de apoio do apparelho de contacto ambulante, e que se estende através da fenda a do conducto, da mesma maneira já aqui descripta.

O apparelho de contacto ambulante que se vê na fig. 47, applicado à barra D, não é representado detalhadamente, porém deve entender-se que se pôde construir de uma maneira semelhante à representada nas figs. 8, 9, 10 e 11 dos desenhos annexos.

A mencionada barra D se mostra provida de uma conexão verticalmente corrediça com o vehiculo e ligada em sua extremidade superior com uma alavanca presa giratoriamente D₁ a qual se liga por meio de uma vareta de conexão vertical com uma alavanca de mão D₂ mediante a qual a mencionada barra D e os apparehos de contacto, que a mesma contém, podem levantar-se e abaixar-se para levantar os apparehos de contacto, tirando-os do conducto ou para collocar-os dentro do mesmo.

Referindo-me agora ao apparelho limpador que se vê nas figs. 47, 48 e 49, M é uma barra plana e forte fixa à armação do vehiculo e que se estende para abaixo, pela fenda que ha no conducto até um ponto interno do mesmo.

Fixa à dita barra M, acha-se uma prancha transversalmente disposta N, que occupa uma parte consideravel da area do conducto mais abaixo dos fios conductores que ha nelle, e que, no movimento do avanço do vehiculo desempenha o officio de um soprador ou ventilador para impellir ou remover o ar através do conducto, creando assim uma corrente de ar, cujo fim é absorver ou evaporar a humidade dentro do conducto e contribuir dessa maneira para conservá-lo secco.

A dita barra M leva tambem apparehos varredores, ao largo do fundo do conducto, em certas depressões adequadas formadas em trechos no conducto, para dar-lhes entrada ou recolhimento.

O dito apparelho varredor consiste de uma escova ou esfregão O, fixado a um braço O₁, communicando giratoriamente com a barra M, perto da extremidade inferior da mesma, de tal maneira que a escova ou esfregão possa ser, ou atirado para baixo para se pôr em contacto com o fundo do conducto, ou levantado, fóra de sua posição activa ou operante, como se vê das linhas de ponto da fig. 49.

Para conservar o esfregão baixo ou em posição de funcionar, fixam-se as barras de conexão PP, giratoriamente, no ponto p, a extremidade externa da escova ou esfregão e e as ditas barras engronam em suas extremidades superiores com uma cavilha p₁, que passa por uma fenda vertical m que ha na barra M.

A dita cavilha descansa nas extremidades inferiores das fendas m e apoia a escova ou raspador O em sua posição horizontal, impedindo que a dita escova se levante enão por meio de uma cavilha p₂, que se mette através da barra M pelas barras de conexão PP, da maneira representada.

Todavia se pôde empregar qualquer outro apparelho de retenção adequado em vez da cavilha p₂ para impedir que as barras de conexão PP, se levantem quando a escova ou esfregão se acha em posição activa ou operante. Quando se quizer levantar e conservar a escova ou esfregão distante do fundo do

conducto, puxa-se a cavilha p₁ para cima através da fenda m, como se vê nas linhas de ponto da fig. 49, e a escova ou esfregão pôde manter-se levantado por meio de qualquer apparelho de retenção adequado, consistindo o que aqui se mostra, dos entalhes p₃ nas barras de conexão P, os quaes entalhes estão dispostos em posição para que a cavilha p₂, já mencionada no presente, trave com ellas. As linhas de ponto da fig. 49 mostram os entalhes p₃ travados com a dita cavilha p₂, afim de conservar fóra de acção a escova ou esfregão e da maneira descripta.

Os traços ou detalhes de construção de um systema de ferro-carril electrico que se apresentam nos desenhos annexos e já descriptos no presente, fornecem evidentemente um meio efficaz e pratico de armar um ferro-carril, já com conductores subterraneos ou elevados, já com conductores subterraneos em uma parte e conductores elevados em outra.

O meio de construção pelo qual se consegue em um systema subterraneo de conductores, que a barra para apoiar o apparelho de contacto ambulante se mova lateralmente no carro, é de um valor e importancia especies, por quanto impede que a barra se trave na fenda do conducto, ao balançar-se ou mover-se o mesmo carro, como consequencia da aspereza dos trilhos da via ou qualquer outra causa, ao passo que se impede o rapido gasto da dita barra, resultado do roçamento com os lados da fenda, roçamento que se daria se a barra estivesse fixa solidamente ao carro, ao ser forçada ou apertada de encontro a um ou outro lado da fenda, durante a sacudidura ou tremor lateral do carro. A construção descripta, graças á qual se fez com que as rodas ou peças de contacto que operam ou funcionam sobre os conductores de linha, dentro do conducto, se movam, tanto vertical como lateralmente, com referencia á mesma barra de apoio, é de grande importancia e valor, por que esta construção faz com que seja possível o deslizeamento ou corrida das peças de contacto sobre os conductores de linha de uma maneira perfeitamente suave e com acção uniforme, apezar dos movimentos vertical e lateral, ou a sacudidura do carro e da barra de apoio, e mesmo quando os conductores de linha não sejam em todos os casos exactamente parallelos com a fenda do conducto.

Os traços de construção representados e descriptos para apoiar ou montar os conductores de linha e para conservá-los em tensão o mesmo que outros traços de construção do systema a que no presente já se fez referencia, são tambem de importancia e valor, pelo facto de garantir um funcionamento, proprio, correcto e perfeito de todos os detalhes do systema.

O que pretendo fazer valer como invenção minha, é:

1.º Em um systema de ferro-carril electrico a combinação com um carro, um conducto fendido e um conductor de linha, sito no conducto, de um apparelho de contacto ambulante que comprehende uma barra de apoio que se estende através da fenda do conducto, um apparelho portador para a dita barra montado sobre o carro e movel lateralmente sobre o mesmo, uma roda ou peça do conducto verticalmente movel montada sobre a dita barra e movel tambem em sentido lateral, a respeito da dita barra e uma mola que se applica para lançar a dita roda ou peça de contacto para cima até pô-la em contacto com o dito conductor de linha.

2.º Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um carro, um conducto fendido, e um conductor de linha situado no conducto, de um apparelho de contacto ambulante dentro do conducto, uma barra de apoio para o dito apparelho de contacto ambulante que se estende através da fenda do conducto, uma barra portadora a que se fixa á dita barra de apoio, e se dispõe em sentido longitudinal relativamente ao carro e tem conexões lateralmente moveis, em ambas as extremidades, com a armação do carro, e meios apropriados para evitar o movimento lateral de ambas as extremidades da dita barra portadora.

3.º Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um carro, um conducto fendido e um conductor de linha, situado no conducto, uma barra de apoio para o dito apparelho de contacto ambulante que se estende através da fenda do conducto, uma barra portadora horizontal sobre a qual se monta a dita barra de apoio, estando a dita barra portadora horizontal disposta longitudinalmente sobre o carro e provida de conexões lateraes em ambas as extremidades, com a armação do carro e apparelho de retenção ou fiadores proprios para travar com um, uma ou outra extremidade da dita barra portadora, mediante as quaes se pôde impedir que qualquer extremidade da barra portadora se mova lateralmente emquanto que a outra fica em liberdade para mover-se em sentido lateral.

4.º Em um systema de ferro-carril electrico a combinação com um carro e conducto fendido e um conductor de linha situado no conducto, de um apparelho de contacto ambulante, dentro do conducto, uma barra de apoio para suste o dito apparelho de contacto, que se estende através da fenda do conducto, uma barra portadora horizontal para suste a dita barra de apoio, estando a dita barra portadora disposta longitudinalmente sobre o carro, e provida de conexões corrediças lateraes, em ambas as extremidades, com a armação do carro meios para impedir que qualquer das duas extremidades da dita barra portadora se mova lateralmente, e meios para segurar a dita barra de apoio á barra portadora, de maneira que possa tirar-se e por-se.

5.º Em um systema de ferro-carril electrico a combinação com um carro, um conducto fendido e um conductor de linha situado no conducto fendido de um apparelho de contacto ambulante, que comprehende uma barra de apoio que se estende através da fenda do conducto, uma barra portadora disposta longitudinalmente sobre o carro, provida de conexões lateralmente moveis, em ambas as extremidades, com a armação do carro, meios para evitar o movimento lateral de qualquer das extremidades e uma mola que se applica para lançar a dita roda ou peça de contacto para cima até pô-la em contacto com o conductor.

6.º Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um carro, um conducto fendido e um conductor de linha situado no conducto de um apparelho de contacto ambulante, dentro do conducto; uma barra de apoio para o dito apparelho de contacto que se estende através da fenda do conducto e uma barra portadora lateralmente movel, com a qual se liga a dita barra de apoio, de maneira que se possa tirar ou pôr, estando munida a dita barra de apoio de uma conexão corrediça em sentido vertical com a barra portadora.

7.º Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um carro, um conducto fendido e um conductor de linha que ha nelle, de um apparelho de contacto ambulante, situado dentro do conducto, uma barra de apoio para o dito apparelho de contacto, que se estende através da fenda do conducto, uma barra portadora á qual se fixa a dita barra de apoio, estando a dita barra portadora disposta longitudinalmente sobre a armação do carro, guias ou vias transversaes longitudinalmente dispostas em que estão apoiadas as extremidades da dita barra portadora e que permitem o movimento lateral de ambas as extremidades da barra portadora, e meios para impedir o movimento lateral de qualquer extremidade da dita barra portadora nas ditas guias ou vias.

8.º Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um carro, de uma barra portadora que se mova lateralmente sobre elle, um apparelho de contacto ambulante e uma barra de apoio para o mesmo, estando a dita barra portadora provida de uma passagem ou conducto de guia, pelo qual a barra de apoio se desliza verticalmente, e com uma prancha movel que fórma um costado do dito conducto, por meio do qual se pôde tirar la-

eralmente a barra de apoio da barra portadora.

9.º Em um systema do ferro-carril, a combinação com um conducto fendido, um aparelho de contacto ambulante e uma barra de apoio para o mesmo, de uma barra portadora, á qual se fixa a dita barra de apoio, podendo a barra portadora mover-se lateralmente por ambas as extremidades, e meios para limitar automaticamente a extremidade de avanço da barra portadora, quando se inverte a direcção do movimento do carro.

10. Em um systema do ferro-carril electrico, a combinação com um conducto fendido, um aparelho de contacto ambulante, e uma barra de apoio para o mesmo, de uma barra portadora, á qual se fixa ou adhere a dita barra de apoio, podendo mover-se longitudinalmente a barra portadora, relativamente aos seus supportes, meios que funcionam, mediante uma pressão longitudinal, sobre a barra portadora, para limitar lateralmente uma extremidade da mesma, deixando ao mesmo tempo a outra extremidade em liberdade de mover-se.

11. Em um systema do ferro-carril electrico, a combinação com um conducto fendido, um aparelho de contacto ambulante, e uma barra de apoio para o mesmo, de uma barra portadora á qual se fixa a barra de apoio, e um supporte para a dita barra portadora, estando a barra portadora e o seu supporte providos de ilhós e encaixes ou entalhes apropriados para engrenar entre si mediante um movimento longitudinal da barra portadora relativamente ao seu supporte.

12. Em um systema do ferro-carril electrico, a combinação com um conducto fendido, um aparelho de contacto ambulante e uma barra de apoio para o mesmo, á qual se fixa ou adhere a dita barra de apoio e um supporte para a barra portadora, estando esta e o seu supporte providos de projecções e encaixes que se aaptam a travar-se ou engrenar-se entre si, em virtude de um movimento longitudinal da supra-dita barra portadora, a respeito do dito supporte, e meios que funcionam, graças a um movimento longitudinal da barra portadora, construídos com o fim de que concentrem a extremidade dianteira da barra portadora, de modo que façam engrenar entre si a orelha e o encaixe na extremidade da barra portadora.

13. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um conducto fendido, um aparelho de contacto ambulante e uma barra de apoio para o mesmo, de uma barra portadora á qual se fixa a dita barra de apoio, e um supporte para a dita barra portadora, estando esta e o seu supporte munidos em cada extremidade, uma de um entalhe e o outro de uma projecção para engrenar com o dito entalhe, sendo a barra portadora longitudinalmente movel relativamente ao mencionado apoio, e estando as partes engrenadoras que ha sobre a barra portadora e os seus supportes, collocados a tal distancia entre si, que só os que estão em uma extremidade da barra portadora estarão de uma só vez travados.

14. Um systema de ferro-carril electrico, que comprehende um conducto fendido, um carro, um aparelho de contacto ambulante, e uma barra de apoio para o mesmo, de uma barra portadora, á qual se fixa a dita barra de apoio, uma armação de apoio sobre o carro que se adapta para suste a dita barra portadora, estando a dita armação de apoio e barra portadora providas, uma de projecções concentricas e a outra de planos inclinados oppostos e um entalhe ou assento para a projecção, onde se encontram as extremidades dos ditos planos inclinados.

15. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação de um carro, um conducto fendido, um aparelho de contacto ambulante, uma barra de apoio para o mesmo, de uma barra portadora, á qual se fixa o dito braço de apoio, e uma armação de apoio sobre o carro, para suste a dita barra portadora, estando esta e a armação de apoio providas, uma de projecções concentricas e a outra de planos inclinados oppostamente, um em frente

a outro, e com um entalhe ou assento para a projecção, no ponto de união dos ditos planos inclinados.

16. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um carro, um conducto fendido, um aparelho de contacto ambulante e uma barra de apoio para o mesmo, de uma armação de apoio sobre o carro, provida de barras terminaes transversaes providas, por sua vez em suas extremidades exteriores de planos inclinados oppostos que terminam em seu ponto de união em um assento ou entalhe, e uma barra portadora, á qual se fixa a dita barra de apoio, estando a dita barra portadora apoiada sobre as mencionadas barras terminaes providas em suas extremidades exteriores de projecções para tratar com os planos inclinados e entalhes das ditas barras terminaes.

17. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um conducto fendido e um carro, de um aparelho de contacto ambulante, que consiste de uma barra de apoio fixado ao carro, e que se estende até dentro do conducto, uma roda ou peça de contacto e um braço para apoiar a dita roda ou peça, o qual braço se prende giratoriamente á barra de apoio e se adapta para girar em um plano vertical, e um aparelho de conexão entre a roda ou peça de contacto e o braço de apoio, mediante as quacs a mencionada peça ou roda de contacto pôle mover-se lateralmente, relativamente ao mencionado braço de apoio.

18. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um conducto fendido e um carro de um aparelho de contacto ambulante que consiste de uma barra de apoio fixa ao carro e que se estende até dentro do conducto, uma peça ou roda de contacto que está presa giratoriamente á barra de apoio e se adapta para oscillar em um plano vertical, e uma mola que se applica para levantar o dito braço da maneira que se mantenha a roda ou peça de contacto contra o conductor de linha; estando a dita roda ou peça de contacto ligada com o braço de apoio por meio de aparelhos que contem ou comprehendem uma articulação giratoria, cujo eixo se dispõe longitudinalmente ao dito braço.

19. Em um systema de ferro-carril electrico um aparelho de contacto ambulante que consiste de uma barra de apoio, uma peça ou roda de contacto levada pela mesma e um braço para apoiar a roda na peça de contacto, o qual braço está preso giratoriamente á barra de apoio e se adapta para oscillar em um plano vertical, estando o dito braço provido de duas articulações giratorias ou de torniquete entre as suas extremidades uma das quacs faz com que a roda ou peça de contacto effectue um movimento rotativo em um eixo disposto longitudinalmente ao dito braço e a outra proporciona á dita roda ou peça de contacto um movimento oscilante ao redor de um eixo disposto transversalmente ao dito braço.

20. Em um systema de ferro-carril electrico, um aparelho de contacto ambulante, que consiste de uma barra de apoio, uma roda ou peça de contacto levada pela mesma, um braço oscillante para apoiar a dita roda ou peça de contacto, o qual braço se adapta para oscillar em um plano vertical e uma mola applicada ao dito braço, que serve e funciona para levantar a extremidade livre do braço, e uma segunda mola que se applica para limitar o movimento ascendente do sobredito braço.

21. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação, com um conductor de linha, de um isolador que consiste de duas pranchas de agarrar, providas de garras que engrenam com o conductor, um casco ou grampo de metal, dividido em duas partes, que se adapta a manter as ditas pranchas de agarrar em contacto com o conductor e empalmados com o mesmo, e pedaços ou massas de material isolador interpostos entre as partes do dito casco ou grampo e as ditas pranchas de agarrar.

22. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um conductor de

linha, de isolador que consiste de duas pranchas de agarrar providas de garras que engrenam com o conductor, um casco ou grampo com encaixes compostos de duas partes e dous pedaços ou calços de material isolador que se inseriam nos encaixes do grampo e que rodeiam as ditas pranchas e agarrar dentro do encaixe do casco ou grampo.

23. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um conductor de linha de um isolador para o mesmo, que consiste de duas pranchas de agarrar munidas de queixadas que engrenam com o conductor, um casco ou grampo com encaixes, composto de duas partes e dous pedaços de material isolador insertos nos encaixes do casco ou grampo e que rodeiam as ditas pranchas de agarrar.

24. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um conductor de linha, de um isolador que consiste de duas pranchas de agarrar, providas de queixadas que engrenam com o conductor, um casco ou grampo com encaixes composto de duas partes e dous pedaços de material isolador insertos nos encaixes do casco ou grampo que rodeiam as ditas pranchas, estando os ditos pedaços de material isolador e as ditas pranchas providas de encaixes e projecções de engranamento entre si.

25. Em um systema de ferro-carril electrico a combinação com um conductor de linha e um supporte estacionario que tem duas barras ou varetas de guia parallelas, de duas pranchas de agarrar providas de queixadas que engrenam com o conductor, um casco ou grampo com encaixes, composto de duas partes e pedaços ou calços de material isolador insertos nos encaixes do casco ou grampo e que rodeiam as ditas pranchas, estando o dito casco ou grampo de entalhes exteriores oppostos em sua parte superior para engrenar com as barras ou varetas de guia.

26. Em um systema de ferro-carril electrico a combinação, com um conductor de linha, de isoladores sitos em distancias convenientes em toda a extensão do conductor para apoiar a este ultimo, podendo os ditos isoladores mover-se livremente sobre os seus supportes, em sentido longitudinal ao conductor, e um aparelho de tensão ligado á extremidade do conductor ou a uma secção do mesmo, o qual exerce uma tensão longitudinal constante sobre o dito conductor.

27. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um conductor de linha e isoladores situados em distancias convenientes á largura do conductor e seguros ao mesmo para apoiá-lo, podendo os ditos isoladores moverem-se livremente sobre os seus supportes em sentido longitudinal ao conductor, de uma mola de tensão ligada ao dito conductor o que serve e se applica para suste a tensão longitudinal constante sobre o dito conductor.

28. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um conductor fendido, um conductor de linha disposto dentro do mesmo, e isoladores para apoiar o conductor, dispostos de maneira que se movam longitudinalmente dentro do conducto, de uma mola de tensão applicada entre uma parte estacionaria do conducto e o dito conductor, e que funciona e serve para manter uma tensão longitudinal constante sobre o conductor.

29. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um conductor de linha, que consiste de um numero ou pluralidade de secções separadas que podem mover-se longitudinalmente e livremente em seus supportes, de um aparelho de tensão automatico ligado com cada secção e que mantem uma tensão constante sobre a mesma, afim de compensar a contração e expansão que tenha lugar nella, e uma união ou junctura telescópica tubular, mediante a qual se mantem as extremidades adjacentes das secções adjacentes do conductor.

30. Em um systema de ferro-carril electrico, um conductor de linha que consiste de um numero ou pluralidade de secções separadas, cada uma das quacs pode mover-se li-

vremento em sentido longitudinal sobre os seus supportes, em combinação comapparelhos de tensão automaticos communicados em cada extremidade de cada secção e que actuam para manter uma tensão constante nas mesmas em direcções oppostas, e uma união ou junctura telescópica que liga as extremidades adjacentes das ditas secções.

31. A combinação com um conductor fendido e as barras de guia longitudinaes apoiadas dentro do mesmo, dos isoladores montados de maneira que se deslizam sobre as ditas barras ou varetas de guia, um conductor seccional apoiado pelos ditos isoladores, e meio adheridos ás secções de conductor, independentemente dos isoladores, que servem para manter as ditas secções de conductor sujeitas a uma tensão constante.

32. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com conductores de linha, de um apparelho de tensão que comprehende um pedaço ou peça corrediça, um contraforte fixo, uma mola disposta entre o dito contraforte e o pedaço corrediço, uma lingueta ou grampo que sustem o dito conductor e uma vareta ou peça de junecção ajustavel que liga a dita lingueta ou grampo com o dito pedaço corrediço.

33. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um conductor de linha que pôde mover-se com liberdade, perpendicularmente, sobre os seus supportes, de um apparelho de tensão que comprehende um isolador corrediço para apoiar a extremidade do conductor, barra ou varetas de guia dispostas parallelas a respeito do conductor sobre o qual se deslisa o isolador, uma lingueta ou grampo de apoio para o conductor, adherida ao dito isolador, um pedaço corrediço que pôde deslizar-se em sentido parallello a respeito do conductor, uma peça de junecção obliqua ligada com o dito pedaço corrediço e com a lingueta de apoio, e uma mola que se applica ao pedaço corrediço para manter uma tensão constante sobre o conductor.

34. Em um systema de ferro carril electrico, a combinação com um conductor de linha que pôde mover-se livremente em sentido perpendicular aos seus supportes, de um apparelho de tensão que comprehende um isolador, uma lingueta ou grampo para apoiar o conductor, adherindo ao dito isolador uma barra ou vareta de guia para o dito isolador disposta parallello ao conductor, uma peça corrediça, uma barra ou vareta de guia para este, disposta parallello ao conductor, uma peça de junecção obliqua que liga a lingueta de apoio com a dita peça corrediça, um pilar ou contraforte preso á dita barra ou vareta de guia e uma mola ou molas dispostas entre a peça corrediça e o pilar ou contraforte para manter uma tensão constante sobre o conductor.

35. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um conductor de linha que pôde deslizar-se livremente em sentido perpendicular aos seus supportes, de um apparelho de tensão que consiste de uma barra ou vareta de guia disposta parallello ao conductor, um isolador que se desliza sobre este ultimo, uma lingueta ou grampo de apoio adherido ao dito isolador, uma peça corrediça, um pilar seguro á barra ou vareta de guia, uma mola applicada entre a peça corrediça e o pilar ou contraforte e uma vareta ou peça de junecção obliqua que liga a lingueta ou grampo de apoio á peça corrediça.

36. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação com um conductor de linha que pôde mover-se livremente em sentido perpendicular aos seus supportes, de um apparelho de tensão que comprehende um isolador, que pôde deslizar-se em sentido parallello ao conductor, uma lingueta ou peça de apoio adherida ao conductor de linha e ao dito isolador, uma peça corrediça que pôde deslizar-se em sentido parallello em referencia ao conductor, uma vareta ou peça de junecção que liga a peça corrediça á dita lingueta ou grampo de apoio, contendo a dita peça ou vareta uma secção isoladora, e uma mola applicada á peça corrediça para manter uma tensão longitudinal sobre o conductor de linha.

37. Em um systema de ferro-carril electrico, a combinação de um conductor fendido, um conductor de linha disposto no mesmo, que pôde deslizar-se perpendicularmente aos seus supportes, barras ou varetas de guia apoiadas dentro do conductor, uma peça corrediça que se desliza sobre as ditas barras ou varetas de guia, uma peça ou vareta de junecção obliqua que liga a lingueta ou grampo de apoio á dita peça corrediça e uma mola situada entre a dita peça corrediça e a parte adjacente estacionaria do conductor, para manter uma tensão longitudinal sobre o conductor de linha.

38. Em um systema de ferro carril electrico, a combinação com um conductor de linha, de um apparelho de tensão, um grampo ou lingueta de apoio, uma peça corrediça, uma peça ou vareta de junecção que liga o dito grampo ou lingueta á peça corrediça, um pilar ou contra forte directamente ligado ao seu supporte e uma mola sita entre a peça corrediça e o dito pilar ou contraforte, para manter uma tensão longitudinal sobre o conductor de linha.

39. Em um systema de ferro carril electrico, a combinação com um conductor fendido de um conductor de linha disposto dentro do mesmo que consiste de um numero de secções separadas que se deslizam verticalmente aos seus supportes, barras ou varetas de guia, apoiadas no dito conductor isoladores que se deslizam sobre as referidas barras ou varetas de guia, linguetas ou grampos para apoiar as extremidades do conductor de linha adheridas aos ditos isoladores, peças corrediças sobre as ditas barras ou varetas de guia, varetas ou peças de junecção que ligam as referidas peças corrediças com as supraditas linguetas ou grampos de apoio, uma mola que se applica á peça corrediça, para manter uma tensão longitudinal sobre as secções do conductor de linha e uma peça de união ou junctura telescópica que liga as extremidades das secções do conductor.

40. Em um systema de ferro carril electrico, a combinação com um conductor fendido e um conductor de linha disposto dentro do mesmo, de uma barra ou vareta de guia apoiada no dito conductor, um isolador que se desliza sobre a dita barra ou vareta de guia, uma lingueta ou grampo para apoiar o conductor, adherido ao dito isolador, uma peça corrediça sobre a dita barra ou vareta de guia, uma peça ou vareta de junecção que liga a peça corrediça á referida lingueta ou grampo de apoio, um pilar ou contraforte montado justamente sobre a dita barra ou vareta de guia, e uma mola situada entre o dito pilar ou contraforte e a peça corrediça para manter uma tensão longitudinal sobre o conductor.

41. Em um systema de ferro-carril electrico a combinação com um carro e um conductor fendido, de um limpador que comprehende uma barra adherida ao carro e que se estende até dentro do conductor, pela fenda do mesmo, uma escova ou raspador, preso giratoriamente á barra, dentro do conductor, uma corrente presa giratoriamente por uma extremidade á extremidade livre do raspador ou escova e estando travada ou engrenada pela outra extremidade com a barra, e meios para engrenar ou travar a corrente em um ou outro limite do seu movimento, assim de manter a escova ou raspador em sua posição elevada ou baixa.

42. Em um systema de ferro carril electrico, a combinação com um carro e um conductor fendido, de um limpador que comprehende uma barra adherida ao carro e que se estende até dentro do conductor, pela fenda do mesmo, uma escova ou raspador, preso giratoriamente á barra, dentro do conductor, uma corrente adherida giratoriamente por uma extremidade á extremidade livre da escova ou raspador e que em sua extremidade tem um passador ou perneio que trava com uma fenda longitudinal formada na barra, e meios para travar a corrente a uma ou outra extremidade da fenda a fim de manter a escova ou raspador em sua posição elevada ou baixa.

43. Em um systema de ferro-carril electrico a combinação com um carro e um conductor

fendido, de um limpador e ventilador que comprehende uma barra presa ao carro e que se estende até dentro do conductor pela fenda do mesmo, uma escova ou raspador, preso á barra, dentro do dito conductor, e uma prancha disposta transversalmente, adherida á barra dentro do conductor e que, ao funcionar, produz uma corrente de ar no mesmo.

Rio de Janeiro, 25 de agosto de 1894.— Por procuração, *Afonso H. C. Garcia*.

ANNUNCIOS

Companhia Estrada de Ferro Bahia e Minas

PROPOSTAS

Esta estrada chama concorrência até ao dia 20 de outubro proximo futuro, em que serão abertas as propostas para construção, por empreitadas distinctas, dos seguintes trabalhos:

1.º Fornecimentos de oitenta mil dormentes, que serão entregues á margem da estrada, entre os kilometros 149, estação de S. Paulo e Theophilo Ottoni; nos pontos indicados pelo engenheiro encarregado das obras.

2.º Preparação do leito e construção de obras de arte entre os mesmos pontos, sendo a extensão dividida nas tres seguintes empreitadas: do kilometro 149 a 174 ou 25 kilometros; do kilometro 174 a 204 ou 30 kilometros, e do kilometro 204 a Theophilo Ottoni, situado no kilometro 231, ou 30 kilometros.

3.º Assentamento da via permanente entre a kilometro 149 e Theophilo Ottoni.

4.º Fornecimentos de postes e assentamento da linha telegraphica, fornecendo a companhia fio, isoladores, aparelhos, etc.

Nenhuma proposta será aceita se não for acompanhada da guia, que prove o deposito feito, de 5:000\$ excepto para a proposta para fornecimento de postes e assentamento da linha telegraphica em que o deposito será de 1:000\$000.

No acto da assignatura do contracto, para execução dos trabalhos, o proponente escolhido depositará para garantia da execução do contracto, nos cofres da companhia em dinheiro, em apolices geraes ou em titulos do estado de Minas, para a proposta do fornecimento de dormentes, 5:000\$, para a preparação do leito e obras de arte, 500\$ por kilometro contractado; para o assentamento da via permanente 200\$ por kilometro e para o fornecimento de postes e assentamento da linha telegraphica 2:000\$000.

As quantias depositadas para aceitação das propostas só poderão ser levantadas á vista da guia que a companhia restituirá aos proponentes cujas propostas não forem acceitas.

As quantias depositadas, correspondentes ás propostas escolhidas, passarão a fazer parte da caução para assignatura e execução do contracto.

As mais condições e explicações, tabella de preço etc., poderão ser vistas no escriptorio da companhia, á rua 1.º do março n. 35, 2.º andar, onde serão prestados todos os esclarecimentos necessarios, de accordo com as instruções do governo de Minas.

Na escolha das propostas a presentadas, a companhia terá em vista o preço das obras, o prazo para construção das mesmas e a idoneidade dos proponentes.

Aviso

Estas propostas devem ser apresentadas até uma hora da tarde do dia marcado, fechadas, isentas de emendas ou rasuras, escriptas com tinta preta por extenso e em tudo como é de praxe na Estrada de Ferro Central do Brazil.

A uma hora serão abertas e lidas perante a directoria e os proponentes.

Os depositos prévios, de que trata este edital, devem ser feitos nos cofres da companhia.

Rio de Janeiro, 19 de setembro de 1894.— *Gustavo Adolpho Schmidt*, director-secrctario.