

DIARIO OFFICIAL

ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL

REPUBLICA FEDERAL

ORDEM E PROGRESSO

ANNO XXXVIII--11° DA REPUBLICA--N 214

CAPITAL FEDERAL

QUARTA-FEIRA 9 DE AGOSTO DE 1899

SUMMARIO

SECRETARIA DE ESTADO:

Ministerio das Relações Exteriores — Relatorio do Consulado Geral dos Estados Unidos do Brazil em Portugal.

RENDAS PUBLICAS — Rendimentos da Recebedoria do Estado de Minas Geraes e da Mesa de Rendas do Estado do Rio de Janeiro.

NOTICIARIO.

EDITAIS E AVISOS.

PATENTES DE INVENÇÃO.

SECRETARIAS DE ESTADO

Ministerio das Relações Exteriores

Consulado dos Estados Unidos do Brazil — Londres, 26 de maio de 1899.

Sr. Ministro — Em observancia ao art. 274 da Consolidação da Legislação Consular, vos remetto os quatro mappas inclusos referentes ao movimento commercial e de navegação entre os portos de Londres, New-Castle ou Tyne e Hull e os do Brazil no primeiro trimestre do corrente anno.

Achando-se separado do districto consular sob minha jurisdicção o vice-consulado em Southampton, vejo-me impossibilitado de vos offerecer informações quanto à importação do Brazil, porque os navios com carregamento dessa procedencia descarregam nos portos de Southampton e Liverpool, seguindo pela estrada de ferro as mercadorias destinadas a esta cidade.

Quanto à exportação pelo porto de Londres, desceu esta de £ 108.025 no 4° quartel de 1898 a 69.160 no primeiro deste anno; é, portanto, uma notavel differença.

Do quadro n. 1 verifica-se que sahiram 22 embarcações estrangeiras com 20.590 toneladas, 375 pessoas de equipagem e carregamento no valor de £ 87.169, nenhuma teudo entrado pelo motivo acima referido.

Saude e fraternidade. — *Francisco Alves Vieira*. — Ao Sr. Dr. Olyntho de Magalhães, Ministro de Estado das Relações Exteriores.

N. 1 — Mappa do movimento da navegação entre o Brazil e os portos de Londres, Newcastle-upon-Tyne e Hull, durante o primeiro quartel de 1899

ENTRADAS

Embarcações	Quant.	Toneladas	Equipagem	Valor importado
Brazileiras....	—	—	—	—
Estrangeiras..	—	—	—	—

SAHIDAS

Embarcações	Quant.	Toneladas	Equipagem	Valor importado
Brazileiras....	—	—	—	—
Estrangeiras..	22	20.599	375	£ 87.169

N. 2—Valor dos generos exportados do porto de Londres para os do Brazil, durante o 1° quartel de 1899

GENERICOS	VALORES			Valor total durante o trimestre
	Janeiro	Fevereiro	Março	
<i>Bebidas alcoolicas</i>	£	£	£	£
Espiritos.....	27	228	1.681	1.936
Vinhos.....	58	325	30	413
Cerveja.....	—	—	—	—
<i>Couros preparados e manufacturados</i>				
Calçado.....	—	—	—	—
Diversos.....	18	190	10	218
Carvão.....	—	—	108	108
Chapés.....	216	—	—	216
Cimento.....	3.627	2.058	1.028	6.713
<i>Comestiveis</i>				
Arroz e milho.....	—	—	—	—
Chá.....	115	219	188	522
Manteiga.....	—	—	2	2
Presuntos.....	—	32	—	32
Diversos.....	139	901	377	1.417
Charutos e fumo.....	35	39	50	124
Drogas e medicamentos.	171	185	518	874
Ferragens e cutelaria..	541	1.474	3.492	5.507
Louça, barro e vidros..	196	898	1.170	2.264
<i>Manufacturas de</i>				
Algoão.....	—	—	50	50
Borracha.....	53	125	190	373
Lã.....	—	6	60	66
Linho.....	874	950	248	2.072
Seda.....	—	—	—	—
Mistas.....	130	—	—	130
Metaes.....	570	201	1.393	2.164
Materiaes para estradas de ferro, telegraphos etc.....	3.760	5.886	168	9.820
Machinas e instrumentos diversos.....	938	1.120	1.194	3.352
Mobilia.....	—	—	—	—
Óleos, cera e graxa...	210	3.891	3.140	7.241
Papel e suas applicações.....	303	205	100	608
Perfumaria e sabão...	116	173	154	443
Pólvora, dynamite, chumbo de munição..	—	—	2.281	2.281
Salitre.....	200	—	646	846
Tapetes, esteiras e oleados.....	—	50	15	65
Tintas diversas.....	249	913	731	1.893
Mercadorias diversas...	1.541	8.430	7.439	17.410
Total.....	14.098	28.599	26.403	69.160

Consulado da Republica dos Estados Unidos do Brazil em Londres, 26 de maio de 1899.—*F. Alves Vieira*, consul-geral.

Consulado da Republica dos Estados Unidos do Brazil em Londres, aos 26 de maio de 1899.—*F. Alves Vieira*, consul geral.

N. 3 — Preços correntes e quantidade de generos exportados para o Brazil do porto de Newcastle-upon-Tyne, Hull, durante o primeiro quartel de 1899

GENÉROS	Peso ou medida	Direitos de Alfandega	Quantidade exportada	PREÇOS		
				Janeiro	Fevereiro	Março
Bacalhão	Barris....	Livro	—	—	—	—
Carvão	Toneladas.	»	9.161	Newcastle 11% por ton.	11% por tonelada	11% por tonelada
Do Coke.....	»	»	6.679	Hull 16/3 » »	15/6 » »	16% » »
Manufacturas de linho...	Fardos....	»	677	Newcastle 15%.	15% » »	15% » »
Filam de juta.....	»	»	—	—	—	—
Machinas.....	»	»	—	—	—	—
Machinas diversas.....	Tonelad. s.	»	570	Newcastle	—	—

Consulado da Republica dos Estados Unidos do Brazil em Londres, 26 de maio de 1899. — F. Alves Vieira, Consul geral.

N. 4 — Quadro do preço de fretes nas praças de Londres e Newcastle-Tyne, correspondendo ao primeiro quartel de 1899

FRETES DA PRAÇA DE LONDRES POR NAVIOS DE VELA

Destino	Janeiro	Fevereiro	Março
Rio de Janeiro.....	20/8	19/8	19/8
Santos.....	21/8	20/8	20/8
Pernambuco.....	19/8	18/8	18/8
Bahia.....	19/8	18/8	18/8
Para.....	18/8	18/8	18/8

FRETES DA PRAÇA DE LONDRES POR VAPORES

Destino	Janeiro	Fevereiro	Março
Rio de Janeiro.....	45/8	45/8	45/8
Bahia.....	60/8	60/8	60/8
Santos.....	45/8	45/8	45/8

FRETES DA PRAÇA DE NEWCASTLE-UPON-TYNE E POR NAVIOS DE VELA

Destino	Janeiro	Fevereiro	Março
Rio de Janeiro.....	17/8 16/8	16/8	16/8
Santos.....	19/8 c 19/6	19/8 c 19/6	18/8 c 19/8
Bahia.....	15/8 c 16/8	13/6 c 14/8	13/6

Consulado da Republica dos Estados Unidos do Brazil em Londres, 26 de maio de 1899. — F. Alves Vieira, Consul Geral.

NOTICIARIO

Visita honrosa — Verificou-se hontem a chegada a visua do Exm. Sr. General D. Julio Roca Presidente da Republica Argentina ao Exm. sr. Dr. Manoel Ferraz de Campos Salles, Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil.

Ao entrar a barra os navios em que vinham S. Ex. e sua comitiva, já acompanhados pela 2.ª divisão naval brasileira, foram saudados por todas as fortalezas e navios surtos no Rio.

A bordo do couraçado S. Martin foram recebidos S. Ex. o Sr. Presidente da Republica Argentina e os Srs. coronel Meleiros, chefe da casa militar do Sr. Presidente da Republica, Dr. Honorio Gorgul, presidente do Conselho Municipal e Dr. Manoel Gonsiagu, Ministro Argentino.

A bordo do *Rivuelo* foi o Sr. general D. Julio Roca recebido pelo Sr. Dr. Campos Salles acompanhado de todo o ministerio.

Depois das apresentações do estylo tomaram todos a galeota D. João VI e vieram desembarcar no Arsenal de Marinha, onde SS. E. Ex. foram cumprimentados pelos presidentes do Senado e da Camara e pelos altos funcionarios civis e militares.

Em seguida tomaram carros de cobertos, indo no da frente os dous Presidentes, aclamados calorosamente pela grande massa popular durante todo o trajecto até o palacio do Catete, onde foi hospedado o illustre visitante.

Foram prestadas a SS. E. Ex. as devidas cortinas pelas forças de mar e terra.

A noite houve banquete official em Palácio.

As ruas e largos centrais da cidade estiveram esplendidamente illuminados.

Correto — Esta repartição expedirá malas amanhã pelo seguinte paquete:

Pe'o Danub; para Bahia, Pernambuco e Europa, via Lisboa, recebendo impresos até as 8 horas da manhã, cartas para o interior até as 8 1/2, ditas com porte duplo e para o exterior até as 9, e objectos para registrar até as 6 da tarde de hoje.

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 6 do corrente o seguinte:

	Nac.	Est.	Total
Existiam.....	817	649	1.666
Naturam.....	15	29	35
Sahiram.....	7	9	16
Falleo am.....	3	0	3
Restam.....	822	660	1.682

O movimento da sala do banco e dos consultorios publicos foi, no mesmo dia, de 229 consultantes, para os quaes se avizaram 246 receitas.

Fizeram-se 17 extracções de dentes.

Observatorio do Rio de Janeiro — Boletim meteorologico — Dia 7 de agosto de 1899:

HORAS	Barometro a 0°	Temperatura centigrada	Tensão do vapor	Humidade relativa	VENTOS		CEU		Chuva pelos registradores	Phenomenos diversos	Observador
					força	Direcção	fracção	Nuvens			
1 h. m....	758.0	19.4	15.5	87	0.0	—	0.0	—			
4 h. m....	757.4	17.1	13.9	96	2.2	NW	0.0	—			
7 h. m....	758.1	15.8	12.5	93	3.3	NW	0.8	—			
10 h. m....	758.4	18.2	14.3	81	1.6	NW	0.3	C. —			
1 h. t....	757.5	21.8	12.5	64	2.9	SE	0.7	C			
4 h. t....	756.9	21.2	13.4	72	5.0	SE	0.7	C, CK			
7 h. t....	757.5	22.5	12.5	61	0.0	—	0.1	C			
10 h. n....	757.9	20.9	13.2	73	2.1	NW	0.1	C			
Médios....	757.71	19.61	13.48	78.4	2.1	—	0.3	—			

Extremos da temperatura : Maximo 4 h. tarde, 22,8; minimo 7 h. manhã, 15,1.
 Evaporação em 24 horas 2,5.
 Horas de insolação (heliograph) 9 h. 20 m. (9 h. 20).

RENDAS PUBLICAS

RECEBENDORIA DO ESTADO DE MINAS GERAES NA CAPITAL FEDERAL

Rendimento de dia 8 de agosto de 1899.....	13:240\$539
Idem do dia 1 a 8.....	330:787\$223
Em igual periodo de 1898.....	215:010\$712

MESA DE RENDAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Rendimento do dia 8 de agosto de 1899.....	12:527\$820
Idem do dia 1 a 8.....	198 332\$140

EDITAES E AVISOS

Escola de Minas de Ouro Preto

De ordem do Sr. Dr. director da Escola de Minas de Ouro Preto, faço constar que, até o dia 16 de agosto futuro, estará aberta, nesta secretaria, a inscripção para os exames de admissoão a matricula ao primeiro anno do curso fundamental de que trata o art. 32 do actual regulamento.

Secretaria da Escola de Minas de Ouro Preto, 31 de julho de 1899. — *João Victor de Magalhães Gomes.*

De ordem do Sr. Dr. director da Escola de Minas de Ouro Preto, faço constar que, até o dia 16 de agosto futuro, estará aberta nesta secretaria a inscripção nos exames dos candidatos ao titulo de agrimensor, de conformidade com o disposto no art. 3º do decreto n. 9.827, de 31 de dezembro de 1887.

Secretaria da Escola de Minas de Ouro Preto, 31 de julho de 1899. — *João Victor de Magalhães Gomes.*

De ordem do Sr. Dr. director da Escola de Minas de Ouro Preto, faço constar que por espaço de quatro mezes, a partir da presente data, estará aberta nesta secretaria, a inscripção de candidatos para o provimento definitivo do logar de lente substituto da 7ª secção, de accordo com o regulamento de 18 de setembro de 1893.

Em virtude do art. 63 do código das disposições communs ás instituições do ensino superior, fôra esta inscripção ainda aberta durante os tres primeiros dias uteis do mez de setembro futuro, por terminar o dito prazo no periodo das ferias.

Os candidatos devem satisfazer as disposições dos arts. 66, 67, 68, 71, 72 e 73 do já referido código.

Secretaria da Escola de Minas de Ouro Preto, 10 de abril de 1899. — O secretario, *João Victor de Magalhães Gomes.*

Escola Polytechnica

De ordem do Sr. director interino, faço publico, para conhecimento dos interessados, que, na conformidade do Código do Ensino Superior, approvedo pelo decreto n. 1.159, de 3 de dezembro de 1892, achar-se-ha aberta, a partir da presente data e pelo prazo de quatro mezes, na secretaria desta escola, a inscripção para o concurso á vaga de substituto da 2ª secção do curso de engenharia civil, comprehendendo, na forma dos estatutos approvedos pelo decreto n. 2.221, de 23 de janeiro de 1896, as seguintes materias:

2ª cadeira do 1º anno — *Hydraulica—liquidos e gases—Abastecimento de agua—Esgotos—Hydraulica agricola.*

2ª cadeira do 3º anno — *Machinas motrizes e operatrizes, precedidas do estudo dos motores e industrias mecanicas correspondentes.*

1ª cadeira do 2º anno — *Estrutis de ferro e de rolagem — Pontes e viaductos*

As formalidades e condições para a admissoão são as estabelecidas nos arts. 66 e 75 do citado código.

As disposições relativas ás provas do concurso e seu julgamento constam dos arts. 81 e 119 do referido código e dos arts. 6 a 10 dos estatutos acima citados.

Secretaria da Escola Polytechnica, 1 de agosto de 1899. — *Bacharel José Joaquim de Miranda e Horta, secretario.*

Internato do Gymnasio Nacional

CONCURSO DE HISTORIA NATURAL

De ordem do Sr. director, faço publico, para conhecimento dos interessados, que, desta data até o dia 19 de agosto ás 2 horas da tarde, acha-se aberta nesta secretaria a inscripção para o concurso á cadeira de historia natural do Internato do Gymnasio Nacional.

Para esta inscripção devem os candidatos exhibir prova de maioridade e folha corrida, provando tambem que são cidadãos brasileiros.

Os candidatos poderão, entretanto, acrescentar quaisquer documentos de capacidade profissional em seu abono.

A inscripção poderá ser feita por procurador, si o candidato tiver justo impedimento.

Internato do Gymnasio Nacional, 2 de maio de 1899. — O secretario, *Antonio Alves Corrêa Carneiro.*

Internato do Gymnasio Nacional

CONCURSO DE FRANCEZ

De ordem do Sr. director, faço publico, para conhecimento dos interessados, que desta data até o dia 20 de setembro, ás 2 horas da tarde, acha-se aberta nesta secretaria a inscripção para o concurso á cadeira de francez do Internato do Gymnasio Nacional.

Para esta inscripção devem os candidatos exhibir prova de maioridade e folha corrida, provando tambem que são cidadãos brasileiros.

Os candidatos poderão, entretanto, acrescentar quaisquer documentos de capacidade profissional em seu abono.

A inscripção poderá ser feita por procurador, si o candidato tiver justo impedimento. Internato do Gymnasio Nacional, 20 de junho de 1899. — O secretario, *Antonio Alves Corrêa Carneiro.*

Faculdade de Medicina e de Pharmacia do Rio de Janeiro.

Inscripção para o concurso ao logar de lente substituto da 4ª secção, *physiologi, anatomia e physiologia pathologica e pathologia geral.*

De ordem do Sr. Dr. director, faz-se publico que a inscripção para o concurso ao logar de lente substituto da 4ª secção estará aberta nesta secretaria do dia 13 do corrente ao dia 12 de agosto proximo futuro, em que será encerrada, ás 2 horas da tarde.

No acto da inscripção cada candidato deverá apresentar á directoria da faculdade folha corrida no logar do seu domicilio, afim de provar que está no gozo de seus direitos civis e politicos, seu diploma de doutor em medicina ou a publica-forma do mesmo justificando a impossibilidade da apresentação do original, e poderá apresentar tambem quaisquer outros documentos que julgar conveniente, como titulo de habilitação ou provas de serviços prestados á sciencia ou ao Estado.

Só poderá inscrever-se o candidato que tiver o grão de doutor por academia estrangeira, si previamente se houver habilitado perante qualquer das faculdades de medicina da Republica.

Poderão também inscrever-se os estrangeiros que fallarem correctamente o portuguez, ficando, porém, sujeitos à habilitação prévia no caso de serem graduados por academia estrangeira, salvo si tiverem sido professores de faculdades ou escolas estrangeiras reconhecidas pelos respectivos governos, ou si, mediante parecer da congregação, o governo julgar-os habilitados.

O concurso constará das seguintes provas: primeira, these; segunda, prova escripta; terceira, prelecção; quarta, prova pratica.

As theses constarão de uma dissertação sobre qualquer das cadeiras da secção, cujo ponto será escolhido pelo candidato, e de tres proposições sobre cada uma das ditas cadeiras.

Na forma do art. 82, do código, ou das disposições communs às instituições do ensino superior, promulgado por decreto n. 1.159, de 8 de dezembro de 1892, o candidato que, mesmo por motivo de molestia retirar-se de qualquer das provas depois de começada ou não completar o tempo marcado para a prova oral, ficará excluído do concurso e o mesmo acontecerá, na forma do art. 87 do citado código, ao que no dia seguinte ao do encerramento da inscrição não entregar, como determina o art. 85, a esta secretaria 100 exemplares de sua these.

Secretaria da Faculdade de Medicina e de Pharmacia do Rio de Janeiro, 13 de abril de 1899.—O secretario, Dr. *Eugenio de E. S. de Menezes*.

Ministerio da Fazenda

CONCURSO DE 2ª ENTRANCIA

De ordem do Sr. presidente da commissão, faz-se publico para conhecimento dos interessados que a inscrição para o concurso ao provimento dos logarros do 2º entrancia, a proceder-se em virtude do despacho do Sr. Ministro da Fazenda, datado de 17 de junho ultimo, acha-se aberta pelo espaço de 60 dias, a contar da presente data, devendo os candidatos apresentar as suas petições ao secretario da commissão, abaixo assinado, na sala da redacção do *Diario Official*, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

O referido concurso, na forma da lei, constará de provas escriptas e oraes e versará sobre o conhecimento da legislação de fazenda e pratica de repartição.

Os concurrentes deverão instruir as suas petições com uma certidão de notas que tiverem no ponto da sua repartição e um attestado passado pelo chefe competente, comprovando a sua aptidão para o serviço publico.

Capital Federal, 15 de julho de 1899.—O secretario, *Joaquim Carlos Vieira de Mello*.

Alfandega do Rio de Janeiro

Elit. I

Pela inspectoría da Alfandega do Rio de Janeiro faz-se publico, de accordo com o disposto no art. 68 do regulamento que baixou com o decreto n. 3.279, de 15 de maio ultimo, que se acham à venda nesta repartição as estampilhas para a cobrança do imposto de consumo de vinagre, pelo que fica marcado o prazo improrrogavel de 20 dias, a contar de hoje, além do qual não poderão circular no commercio, nem ser expostos a venda vinagre e acido acetico, sem que estejam estampilhados de conformidade com as disposições do citado regulamento.

Para este fim os interessados poderão, dentro do prazo acima estabelecido, supprir-se das estampilhas de que necessitarem.

Alfandega do Rio de Janeiro, 2 de agosto de 1899.—*J. P. de Paula e Silva*.

Alfandega do Rio de Janeiro

Pela inspectoría desta alfandega se faz publico, para conhecimento dos interessados, que foram descarregados para esta repartição os volumes abaixo mencionados, com signaes de avarias e de falta, devendo seus donos ou consignatarios apresentar-se no prazo de oito dias, para providenciar a respeito.

Vapor francez *Franc*, procedente de Marselha, entrado em 29 de julho de 1899.—Manifesto n. 630.

Armazem das amostras—HC—CC: 1 caixa n. 5671/80, repregada.

Idem: 1 dita n. 5611/20, idem.

Idem: 1 dita n. 5641/50, idem.

Armazem n. 14—AFNC: 2 ditas ns. 90 e 91, idem.

Idem: 2 ditas ns. 92 e 93, idem.

Idem: 1 dita n. 95, idem.

B—F: 1 dita n. 11.033, idem.

Idem: 1 dita n. 11.176, idem.

Idem: 1 dita n. 11.034, idem.

HC—CC: 1 dita n. 5.733, idem.

Idem: 1 dita n. 5.701, idem.

Idem: 1 dita n. 5.725, idem.

Idem: 1 dita n. 5.726, idem.

Idem: 1 dita n. 5.708, idem.

Idem: 1 dita n. 5.707, idem.

Idem: 1 dita n. 5.641, idem.

Idem: 1 dita n. 5.703, idem.

Idem: 1 dita n. 5.617, idem.

PC—G: 1 dita n. 4.782, idem.

Idem: 1 dita n. 4.786, idem.

Vapor inglez *Hogarth*, procedente de Glasgow, entrado em 26 de julho de 1899.—Manifesto n. 625.

Armazem n. 16—HHS: 1 caixa n. 5.930, avariada.

BS: 1 dita n. 454, repregada.

LC—F: 1 dita n. 3.418, idem.

H: 1 dita n. 7.478, idem.

Despacho sobre agua—MTLC—HCH: 1 dita n. 1.831, idem.

Armazem n. 16—C: 1 barrica n. 5.253, idem.

Vapor inglez *Homer*, procedente de Cardiff, entrado em 31 de julho de 1899.—Manifesto n. 628.

Armazem n. 8—Drogaria Berrini: 1 caixa n. 137, repregada.

JG—RJ: 1 dita n. 1, idem.

J—R—C—C: 1 dita n. 1.000, idem.

Vapor italiano *Atticitt*, procedente de Genova, entrado em 31 de julho de 1899.—Manifesto n. 638.

Armazem das Amostras—HC—CC: 1 caixa ns. 5.545/61 e 5.563/46, avariada.

Vapor inglez *Wordsworth*, procedente de Nova York, entrado em 29 de julho de 1899.—Manifesto n. 627.

Armazem n. 15—LA—B: 1 caixa n. 104, repregada e avariada.

Idem: 1 dita n. 102, idem, idem.

HMC: 1 dita n. 52, repregada.

JM: 1 dita n. 261, idem.

Idem: 1 dita n. 269, idem.

Idem: 1 dita n. 251, idem.

Idem: 1 dita n. 258, idem.

FMC: 2 ditas ns. 1 e 2, idem.

Idem: 1 dita n. 3, repregada e avariada.

ASC: 1 dita sem numero, repregada.

PW: 1 dita n. 104, idem.

Crasthley: 1 amarrado sem numero, idem.

FJR: 1 caixa n. 3, idem.

ARI: 1 dita n. 12, idem.

Vapor francez *Chil*, procedente de Bordões, entrado em 31 de julho de 1899.—Manifesto n. 637.

Armazem das amostras—MLC—PC: 1 caixa n. 782, repregada.

Ludovje: 1 dita sem numero, idem.

EL: 1 dita idem, idem.

SL: 1 dita idem, idem.

Vapor inglez *Danube*, procedente de Southampton, entrado em 24 de julho de 1899.—Manifesto n. 620.

Armazem n. 1—Jackson: 1 caixa n. 2, repregada.

Barca portugueza *Glycinia*, procedente do Porto, entrada em 17 de julho de 1899.—Manifesto n. 584.

Armazem n. 1—G: 1 caixa sem numero, repregada.

MPC: 3 ditas idem, avariadas.

MFC: 2 ditas idem, idem.

MPC—DL: 3 ditas idem, idem.

ZRC: 6 ditas idem, idem.

Macedo—Drogaria Bragança: 2 ditas idem, idem.

Macedo—Constança: 3 ditas idem, idem.

Macedo—W: 1 dita idem, idem.

Vapor inglez *Hogarth*, procedente de Glasgow, entrado em 26 de julho de 1899.—Manifesto n. 625.

Armazem n. 16—A: 1 caixa n. 1.058, repregada.

SMC—HC: 1 dita n. 250, idem.

Vapor francez *Cordoum*, procedente de Bordões, entrado em 30 de julho de 1899.—Manifesto n. 636.

Armazem n. 1—JCC: 1 barrica n. 515, avariada.

Idem: 1 dita n. 516, idem.

JAA—724: 1 dita n. 127, idem.

JCC: 5 caixas n. 1, idem.

Idem: 5 ditas n. 2, idem.

LC: 5 ditas sem numero, idem.

TIC: 2 barricas ns. 518 e 519, idem.

Idem: 1 dita n. 520, idem.

Armazem n. 1—BC: 10 caixas ns. 1/10, avariadas.

AI: 10 ditas n. 105, idem.

Idem: 10 ditas n. 106, idem.

Idem: 10 ditas n. 107, idem.

FJP: 5 ditas ns. 1 a 5, idem.

CDC—DMCC: 4 ditas n. 1.572, idem.

AI: 1 dita n. 105, repregada.

Idem: 2 ditas sem numero, idem.

JBF: 1 dita n. 2.425, idem.

Idem: 1 dita n. 2.426, idem.

Vapor inglez *Sorata*, procedente de Liverpool, entrado em 31 de julho de 1899.—Manifesto n. 635.

Armazem n. 3—MLC—HCH: 4 amarrados sem numero, desmanchados.

EMC: 1 caixa n. 2.008, repregada.

Despacho sobre agua—OMC: 1 dita n. 1.478, idem.

Idem: 1 dita n. 1.537, idem.

Armazem n. 3—C: 1 dita n. 1, idem.

Idem: 1 dita n. 3, idem.

EMC: 1 dita n. 2.009, idem.

Vapor allemão *Amazmas* procedente de Hamburgo, entrado em 29 de julho de 1899.—Manifesto n. 629.

Armazem n. 11—CSC—K: 1 caixa n. 2.222, repregada.

JCC—8789: 1 dita n. 221/3, idem.

JCC—8729: 1 dita n. 220/4, idem.

JCC: 1 dita n. 221/4, idem.

OPC: 1 dita n. 7.810, idem.

W: 1 dita n. 975, idem.

Idem: 1 dita n. 1.005, idem.

LG: 2 ditas ns. 760 e 762, idem.

Armazem n. 14—MC: 1 caixa n. 617, repregada.

M—LG: 1 dita n. 4.551, idem.

RAN: 1 dita n. 3.327, idem.

AJCN: 1 dita n. 5.354, idem.

ARA: 1 dita n. 1.632, idem.

JARC: 1 dita n. 744, idem.

AEC: 1 dita n. 8.114, idem.

Idem: 1 dita n. 8.115, idem.

JARC: 1.748, idem.

Idem: 1 dita n. 742, idem.

ANS—V: 1 dita n. 12, idem.

MB—R: 1 dita n. 12, idem.

VH: 1 dita n. 1.272, idem.

Vapor inglez *Homer*, procedente de Cardiff, entrado em 30 de julho de 1899.—Manifesto n. 528.

Armazem n. 8—SMP: 1 barrica n. 1.024, repregada.

WBC: 1 caixa n. 1.532, idem.

Idem: 1 dita n. 1.518, idem.

SMC: 1 dita n. 6.959, idem.

WBC: 1 dita n. 8.517, idem.

Idem: 1 dita n. 1.522, idem, idem.

H: 1 dita n. 7.535, idem.

Idem: 1 dita n. 7.536, idem.

Idem: 1 dita n. 7.522, idem.

Idem: 1 dita n. 7.522, idem.

Idem: 1 dita n. 7.559, idem.
 JR—CC: 1 dita n. 11, idem.
 AI: 1 dita n. 982, avariada.
 Vapor francez *France*, procedente de Mar-selha, entrado em 29 de julho de 1899.—Manifesto n. 630.
 Armazem n. 14—AFNC: 1 caixa n. 94, repregada.
 FD: 2 ditas ns. 12 e 6, idem.
 Idem: 2 ditas ns. 5 e 59, idem.
 Idem: 2 ditas ns. 93 e 79, idem.
 Idem: 1 dita n. 72, idem.
 JCMGJ: 1 dita n. 2.747, idem.
 PG—2: 1 dita, sem numero, idem.
 PC—G: 1 dita n. 3.559, idem.
 VDC: 1 dita n. 55, idem.
 GL: 1 dita n. 12, idem.
 HC—CC: 1 dita n. 5.618, idem.
 Idem: 1 dita n. 5.671, avariada.
 Vapor inglez *Hogarth*, procedente de Glasgow, entrado em 26 de julho de 1899.—Manifesto n. 625.
 Armazem n. 16—H: 1 caixa n. 7.517, repregada.
 Vapor inglez *Wordsworth*, procedente de Nova York, entrado em 29 de julho de 1899.—Manifesto n. 327.
 Trapiche Das da Cruz—VWGC: 13 saccos, sem numero, com falta.
 G: 2 barris, idem, idem.
 BTC: 3 ditas, idem, idem.
 W: 1 dito, idem, idem.
 Rainho: 8 ditas, idem, idem.
 Barca americana *P. Wikstrom Junior*, procedente de Rangoon, entrada em 19 de julho de 1899.—Manifesto n. 601.
 Trapiche Freitas—Steel—: 100 saccos, sem numero, com falta.
 Idem: 20 ditas, idem, idem.
 Idem: 2 ditas, idem, idem.
 Idem: 70 ditas, idem, idem.
 Idem: 7 ditas, idem, idem.
 Vapor inglez *Wordsworth*, procedente de Nova York, entrado em 29 de julho de 1899.—Manifesto n. 627.
 Armazem n. 15—FS: 1 caixa n. 2, repregada.
 Idem: 1 dita sem numero, idem.
 Sem marca: 1 dita idem, idem.
 Alexandre Ribeiro: 1 dita n. 53, idem.
 KFC: 1 dita n. 3, idem.
 ECC—SG: 1 dita n. 9, idem.
 Idem: 1 dita n. 10, idem.
 Idem: 1 dita n. 13, idem.
 JM: 1 dita n. 299, idem.
 LMC: 1 dita n. 1, idem.
 PSN—D: 1 dita n. 29, idem.
 M: 1 dita n. 12, avariada.
 CV: 1 dita n. 3, repregada.
 Barca portugueza *Glycinia*, procedente do Porto, entrada em 17 de julho de 1899.—Manifesto n. 584.
 Armazem n. 1—CSC—DL: 1 caixa sem numero, avariada.
 G: 2 ditas idem, idem.
 Maccio Constança: 1 dita idem, idem.
 W: 4 ditas idem, idem.
 Duque de Bragança: 1 dita idem, idem.
 MFC: 3 ditas idem, idem.
 MPC: 3 ditas idem, idem.
 DL: 2 ditas idem, idem.
 ZRC: 7 ditas idem, idem.
 MFC: 1 dita idem, repregada.
 Vapor francez *Portugal*, procedente do Rio da Prata, entrado em 2 de agosto de 1899.—Manifesto n. 642.
 Armazem da bagagem—Sem marca: 1 mala sem numero, aberta.
 Vapor francez *France*, procedente de Marselha, entrado em 29 de julho de 1899.—Manifesto n. 630.
 Armazem n. 14—CSC: 5 caixas sem numero, repregadas.
 JBJ: 1 dita n. 3.792, idem.
 ZRC: 1 dita n. 2, idem.
 Idem: 1 dita sem numero, idem.
 MTLIC: 2 ditas n. 1.308 e sem numero, idem.
 FL: 1 dita n. 34, idem.
 Idem: 1 dita n. 13, idem.
 LM: 1 engradado, n. 3.337, vasando.
 G. de S.: 1 barril n. 6, idem.

GL: 1 dito n. 51, idem.
 Idem: 1 dito n. 52, idem.
 Vapor inglez *Wordsworth*, procedente de Nova York, entrado em 29 de julho de 1899.—Manifesto n. 627.
 Armazem n. 15—ECC—S—G: 1 caixa n. 14, repregada.
 OD—EH: 1 dita n. 641, idem.
 Idem: 1 dita n. 645, idem.
 GC: 1 dita n. 10, idem.
 H. C. Tucher: 1 dita n. 1, idem.
 OSC: 1 dita n. 184, idem.
 CJB—M: 1 dita n. 11, idem.
 Idem: 1 dita n. 13, idem.
 ASC: 1 dita n. 831, idem.
 JM: 1 dita n. 246, idem.
 Idem: 1 dita n. 233, idem.
 Idem: 1 dita n. 232, avariada.
 Idem: 1 dita n. 235, idem.
 Idem: 1 dita n. 234, idem.
 Armazem n. 15—BPC: 1 caixa n. 1, avariada.
 Idem: 1 dita n. 2, idem.
 Idem: 1 dita n. 3, idem.
 Vapor francez *Chili*, procedente de Bordeaux, entrado em 31 de julho de 1899.—Manifesto n. 637.
 Armazem n. 10—SCM—HG: 1 caixa n. 403, avariada.
 GG: 1 dita n. 163, repregada.
 HG: 1 dita n. 1.708, idem.
 Armazem da Estiva—AAC—AP: 1 dita n. 1.408, idem.
 Armazem n. 10—BG—E: 1 dita n. 229, idem.
 CBL: 1 dita n. 92, idem.
 BC: 1 dita n. 205, idem.
 M: 1 dita n. 15, idem.
 ACC: 1 dita n. 2.034, avariada.
 Vapor francez *Chili*, procedente de Bordeaux, entrado em 31 de julho de 1899.—Manifesto n. 637.
 Armazem n. 10—FSC: 1 fardo n. 676, avariado.
 SCM—HG: 1 caixa n. 407, idem.
 AAG—PC: 1 dita n. 702, idem.
 BM: 1 dita n. 1.200, idem.
 ED: 1 dita n. 922, repregada.
 PKG: 1 dita n. 1.441, idem.
 FSC—AS: 1 dita n. 1.496, idem.
 Vapor inglez *Sorata*, procedente de Liverpool, entrado em 31 de julho de 1899.—Manifesto n. 635.
 Armazem n. 3—JRC: 1 caixa n. 6.311, repregada.
 CC: 1 dita n. 6, idem.
 J—SML: 1 dita n. 6.722, idem.
 Martin: 1 dita n. 1.654, idem.
 Armazem n. 3—MDC—HCH: 1 caixa n. 2.457, repregada.
 Idem: 1 dita n. 3.458, idem.
 Idem: 1 dita n. 2.459, idem.
 Vapor allemão *Amazonas*, procedente de Hamburgo, entrado em 29 de julho de 1899.—Manifesto n. 629.
 Armazem da Estiva—Teixeira, Borges & Comp.: 2 barris, sem numero, vasios.
 Sem marca: 1 dito, idem idem.
 Vinho verde: 1 dito, idem idem.
 Armazem n. 11—JMC: 1 caixa n. 96, repregada.
 SSJ: 1 dita n. 744, idem.
 A—J—21—WV: 1 dita n. 618, idem.
 Vapor inglez *Orcana*, procedente de Liverpool, entrado em 2 de agosto de 1899.—Manifesto n. 640.
 Armazem da Bagagem—Sem marca: 1 caixa, sem numero, repregada.
 Sem marca: 1 bahu, aberto.
 Idem: 1 dito, idem idem.
 Idem: 1 dito, idem idem.
 Vapor francez *Portugal*, procedente do Rio da Prata, entrado em 2 de agosto de 1899.—Manifesto n. 642.
 Armazem n. 6—M: 1 caixa n. 11, avariada.
 E. Salero: 1 dita, sem numero, repregada.
 Vapor inglez *Orcana*, procedente de Liverpool, entrado em 2 de agosto de 1899.—Manifesto n. 640.
 Armazem das Amostras—A. L. Ferroira de Carvalho: 1 pacote, com falta.

Vapor inglez *Hamr*, procedente de Cardiff, entrado em 29 de julho de 1899.—Manifesto 628.
 Armazem n. 8—H: 1 barrica n. 5.193, avariada.
 Alfandega do Rio de Janeiro, 5 de agosto de 1899.—O Inspector, *J. F. de Paula e Silva*.
 Dia 7
 Vapor inglez *Orellant*, procedente de Valparaiso, entrado em 2 de agosto de 1899.—Manifesto n. 441.
 Armazem n. 6—LF: 1 caixa sem numero, avariada.
 Vapor francez *Chili*, procedente de Bordeaux, entrado em 31 de julho de 1899.—Manifesto n. 637.
 Armazem n. 10—J—R—C—C: 1 caixa n. 91, avariada.
 P—B—C: 1 dita n. 7.309, idem.
 NOE: 1 dita n. 10.600, idem.
 JLC: 1 dita n. 365, repregada.
 ETB: 1 dita n. 148, idem.
 CPC: 1 dita n. 6.438, idem.
 Armazem da Estiva—FR: 1 dita n. 1.575, idem.
 RF: 2 ditas sem numero, idem.
 Idem: 2 ditas idem, idem.
 Idem: 2 ditas idem, idem.
 Idem: 2 ditas idem, idem.
 Idem: 1 dita idem, idem.
 AL: 1 dita n. 99, idem.
 MSC: 1 dita n. 8.692, idem.
 Idem: 1 dita sem numero, idem.
 PMG: 1 dita n. 492, idem.
 AAC: 2 ditas ns. 50 e 164, idem.
 Idem: 2 ditas ns. 145 e 124, idem.
 Idem: 3 ditas ns. 57, 76 e 88, idem.
 Armazem da Estiva—AAC—AP: 1 caixa n. 1.418, repregada.
 Idem: 1 dita n. 1.431, idem.
 MSC: 1 dita n. 8.662, idem.
 Idem: 3 ditas, sem numero, idem.
 C—M C: 1 dita n. 16, idem.
 Vapor inglez *Wordsworth*, procedente de Nova York, entrado em 29 de julho de 1899.—Manifesto n. 627.
 Armazem n. 15—Piza Wajando: 1 caixa n. 796, repregada.
 AAC: 1 dita n. 145, idem.
 Merina & Comp.: 1 dita n. 936, avariada.
 LOS—V: 1 dita n. 1, repregada.
 JAPA: 1 dita n. 1, idem.
 FB: 1 dita n. 8, idem.
 GSC—J: 1 dita n. 237, idem.
 GL—S—G: 1 dita n. 1, idem.
 Vapor inglez *Amsonis*, procedente de Hamburgo, entrado em 20 de julho de 1899.—Manifesto n. 629.
 Armazem n. 11—RMC: 1 caixa n. 15.974, avariada.
 C—B—C: 1 dita n. 6, repregada.
 Idem: 1 dita n. 7, idem.
 Idem: 1 dita n. 9, idem.
 Q—C—862—RT: 1 dita n. 84, idem.
 Vapor inglez *Lindisfarne*, procedente de Antuerpia, entrado em 47 de julho de 1899.—Manifesto n. 585.
 Armazem n. 3—GC: 1 caixa n. 1, repregada.
 Despacho sobre agua—S: 1 dita n. 74, idem.
 Idem, 1 dita n. 58, idem.
 Idem: 1 dita n. 86, idem.
 Idem: 1 dita n. 383, idem.
 Vapor inglez *Orcana*, procedente de Liverpool, entrado em 2 de agosto de 1899.—Manifesto n. 640.
 Armazem n. 4—LIC: 1 caixa n. 225, avariada.
 F: 1 dita n. 266, idem.
 H: 1 dita n. 7.531, idem.
 Idem: 1 dita n. 7.614, idem.
 Idem: 1 dita n. 7.616, idem.
 OPC: 1 dita n. 3.208, idem.
 MG: 1 dita n. 2.726, idem.
 PSC: 1 dita n. 1.521, idem.
 H: 1 dita n. 7.580, idem.
 Idem: 1 dita n. 7.592, idem.
 M—G: 1 dita n. 2.718, idem.
 OPC: 1 dita n. 3.213, idem.
 F: 1 dita n. 219, idem.

Idem: 1 dita n. 220, idem.
 H: 1 dita n. 7.586, idem.
 EM—LC: 1 dita n. 1.512, idem.
 HM: 1 dita n. 2, idem.
 Idem: 1 dita n. 3, idem.
 KFC: 1 dita n. 169, idem.
 Idem: 1 dita n. 170, idem.
 123—AG: 1 dita n. 304, idem.
 Idem: 1 dita n. 221, idem.
 Idem: 1 dita n. 213, idem.
 Idem: 1 dita n. 299, idem.
 Idem: 1 dita n. 263, idem.
 Idem: 1 dita n. 210, idem.
 Idem: 2 ditos ns. 222 e 243.
 Armazem n. 4—1:8—AG: 1 caixa n. 264, repregada.

Idem: 1 dita n. 223, idem.
 Idem: 1 dita n. 280, idem.
 Idem: 1 dita n. 282, idem.
 Vapor italiano *Ataviti*, procedente de Genova, ontr. do em 31 de julho de 1899.—Manifesto n. 638.

Armazem n. 9—Ceres: 1 caixa n. 118, repregada.
 FC: 1 dita n. 226, idem.
 PE—20: 1 dita n. 135, idem.
 I: 1 dita n. 139, idem.
 L: 1 dita n. 47, idem.
 PZC: 1 dita, sem numero, idem.
 AZ: 1 dita n. 520, vazanda.
 CGF: 1 dita n. 224, repregada.
 CCC: 1 dita n. 11.504, idem.
 CBIC: 1 dita n. 3.023, idem.
 PCG: 1 dita n. 4.820, repregada e avariada.

Idem: 1 dita n. 4.784, avariada.
 Idem: 2 ditos ns. 4.794, 95, idem.
 Idem: 1 dita n. 4.800, 84, idem.
 Idem: 1 dita n. 4.790, repregada e avariada.

Idem: 1 dita n. 4.785, idem.
 Idem: 1 dita n. 4.759, idem.
 Idem: 1 dita n. 4.793, idem.
 Idem: 1 dita n. 4.794, idem.
 Idem: 1 dita n. 4.760, idem.
 Idem: 2 ditos ns. 4.780 e 4.767, idem.
 Idem: 1 dita n. 4.792, idem.
 Armazem n. 9—PC—G: 1 caixa n. 10.948, avariada.

PZC: 1 tina n. 25, repregada.
 VDS: 1 caixa n. 1, idem.
 Idem: 1 dita n. 2, idem.
 Idem: 1 dita n. 3, idem.
 Idem: 1 dita n. 5, idem.
 Idem: 1 dita n. 6, idem.
 Idem: 1 dita n. 7, idem.
 SV: 1 barril n. 5 vazando.
 Idem: 1 dito n. 6, idem.
 Idem: 1 dito n. 7, idem.
 Idem: 1 dito n. 8, idem.
 S: 1 fardo n. 19, roto
 Idem: 1 dito n. 47, idem.
 D: 1 dito n. 198, idem.
 Idem: 1 dito n. 218, idem.
 Vapor inglez *Hogarth*, procedente de Glasgow, entrado em 26 de julho de 1899. Manifesto n. 625.

Despacho sobre agua—PMC: 1 lata n. 8, vazando.

Alfandega do Rio de Janeiro, 7 de agosto de 1899.—Polo inspector, *Francisco Manoel Fernandes*, ajudante.

Diretoria do Contencioso

4º DISTRICTO

Relação dos proprietarios que se acham em debito do imposto predial, correspondente ao exercicio de 1892, os quaes são convidadas a saldar os seus debitos no prazo de 30 dias, contados desta data

Antonio Jannuzi, ruas Petropolis n. 23 e Oriente n. 11.
 Antonio Manoel F. da Silva, rua Riachuelo n. 241.
 Carolino Kiel, rua Oliveira Rosario n. 6.
 Cecilia Honoria F. da Rocha, Praça da Aclamação n. 1.
 Diogo da Fonseca Coelho, rua Dr. Pedro Caminada n. 74.

Honorato Rabello B. de Magalhães, rua Coelho Bastos n. 24 A.
 Joaquim Alexandre Manso Sayão, rua Progresso n. 8.
 Joaquim Gonçalves de Souza, rua Silva Manoel n. 82.
 João Fernandes Martins, rua Oliveira Rosario n. 5.
 João José da Rocha, rua Rezende n. 158.
 José Ferraz Rabello, rua Costa Bastos, n. 9.
 Sub-directoria do Contencioso do Thesouro Federal, 1 de agosto de 1899.—O sub-director, *Didimo Agapito Fernandes da Veiga*. (.

7º DISTRICTO

Relação dos proprietarios que se acham em debito do imposto predial, correspondente ao exercicio de 1892, os quaes são convidados a saldar os seus debitos no prazo de 30 dias, contados desta data

Dulce Duque Estrada Figueiredo, rua General Caldwell n. 141 A.
 Manoel José Fernandes de Macedo, rua Visconde de Sapucahy n. 153.
 Mancel Carlos Silva, rua Sant'Anna n. 95.
 Guilherme Maria Almeida, rua Senhor de Mattosinhos ns. 71 e 73.
 Catharina Maria Antunes, rua Visconde de Itana n. 21.
 Pedro Costa Borges, rua S. Martinho n. 10.
 Alberto, menor, rua Senhor de Mattosinhos n. 39.
 Antonio Almeida Torres, travessa 11 de Maio.
 Sub-directoria do Contencioso do Thesouro Federal, 1 de agosto de 1899.—O sub-director, *Didimo Agapito Fernandes da Veiga*. (.

12º DISTRICTO

Relação dos nomes dos proprietarios que estão em debito do imposto predial do exercicio de 1892, no 12º districto, os quaes são convidados a vir saldar seus debitos, no prazo de 30 dias, sob pena de ser feita a cobrança executivamente.

Jacinto Rodrigues Pereira, rua Adelia, sem numero.
 Manoel Augusto da Silva Coimbra, rua Adelia, sem numero.
 D. Maria Joanna Gomes, rua Alto, sem numero.
 D. Anna Julia Pereira, rua Alzira Valdetaro, sem numero.
 Leopoldino Maria do Espirito Santo, rua D. Anna Nery n. 31.
 D. Maria de Oliveira Monteiro, rua D. Anna Nery n. 170.
 Bento Pereira Silva, rua Baldraco, sem numero.
 Alberto Carlos Santos, rua Baldraco, sem numero.
 Narciso Paim, rua Barão do Bom Retiro, sem numero.
 Manoel de Souza Martins, rua Bemfica n. 69.
 Joaquim Gonçalves Fernandes Pires, rua Bemfica n. 26.
 Companhia Olaria Suburbana, rua Bemfica, sem numero.
 D. Maria Isabel Alvaro de Andrade, rua Bethencourt da Silva n. III.
 Jacintho Rosa de Mello Veiga, rua Boa Vista n. 3.
 Manoel José de Oliveira Branco, rua Capitulino, sem numero.
 Francisco Calalido, rua Claudino, sem numero.
 Baronesa Torres Homem, rua Conselheiro José Bonifacio n. 29.
 Manoel Marques, rua Conselheiro José Bonifacio, sem numero.
 José Francisco, rua Conselheiro José Bonifacio, sem numero.
 Dr. Carlos Americano Freire, rua Conselheiro Magalhães Castro, sem numero.
 Manoel Gomes da Costa Figueiredo, rua Cachamby, sem numero.

Luiz Lourenço Pinho, rua Carlos Gomes n. 6.
 Antonio Gonçalves Gomes, rua Carlos Gomes n. 12 A.
 Bernardo Carvalho Reis, rua Dr. Joaquim Meyer, sem numero.
 Clemente de Oliveira Ramos, rua Padilha, sem numero.
 Manoel Joaquim Peixoto, rua Dr. José Felix, sem numero.
 Joaquim Barbosa Campos, rua Dr. Garnier, sem numero.
 Luiz Teixeira Barros, rua Dr. Garnier, sem numero.
 Antonio José Pacheco, rua Dr. Lins de Vasconcellos n. 4.
 Luiz de Oliveira Brito, rua Dr. Costa Lobo, sem numero.
 Theo-onio José de Moraes, rua Dr. Dias da Cruz, sem numero.
 Dr. José Antonio de Magalhães Castro, rua Dr. Lino Teixeira, sem numero.
 Joaquim Ferreira da Silva, rua Dr. Lino Teixeira, sem numero.
 Antonio Francisco Marques, rua Dr. Lino Teixeira, sem numero.
 José Pereira Cabral, rua D. Adelaide, sem numero.
 Francisco Rodrigues de Souza Mello, rua D. Adelaide, sem numero.
 José Rodrigues Imbuzeiro, rua D. Romana, sem numero.
 Manoel Silveira Paim, rua Engenho de Dentro, sem numero.
 Francisco Pereira de Souza, rua Engenho de Dentro, sem numero.
 Manoel Fernandes Malhonado, rua Eulina, n. 7 B.
 Companhia S. Lazaro, rua Eugenia, sem numero.
 José Francisco Ribeiro, rua Eugenia, sem numero.
 José Gonçalves Pereira Xavier, rua Flack n. 13.
 Emilio Wyth, rua Flack n. 4 C.
 Antonio José da Costa, rua Figueiredo, sem numero.
 José de Sá Marques, rua Figueiredo, sem numero.
 Felipe de Souza Barros, rua Fernandes (Todos os Santos), sem numero.
 José Victorino de Medeiros, rua Faleiro, sem numero.
 Joaquim de Oliveira Fontes, rua Fortunato de Brito, sem numero.
 Joaquim Augusto de Castro, rua General Carvalho, sem numero.
 Alberto Desnele Gervais, rua Goyaz, sem numero.
 Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, rua Getulio, sem numero.
 Antonio Maria Guimarães, rua Honorio, sem numero.
 João Elylio de Paiva, rua Henrique Dias, sem numero.
 D. Maria Gonçalves Bixo, rua Henrique Dias n. 7.
 Antonio Maria Guimarães, rua Honorio n. 5 A.
 Albino do Nascimento Pires, rua Lopes da Cruz, sem numero.
 Antonio José de Amorim, rua Major Mascarenhas, sem numero.
 Bento Pereira Fernandes do Carmo, rua Miguel Fernandes n. 32.
 José de Oliveira Granja, rua Mauá n. 11.
 José da Silva Veiga, rua Mayrink, sem numero.
 Manoel Pacheco da Cunha, rua Nova da Bella Vista, sem numero.
 D. Eudoxia dos Santos Marques Dias, rua Piahy, sem numero.
 Luiz Manoel Caldas, rua Pinheiro n. 4.
 Dr. Carlos Augusto Avilez Barrão, rua Tavares Ferreira n. 15.
 Manoel José da Cunha, rua Thereza, sem numero.
 José Machado de Souza Leite, rua Vieira da Silva n. 9.
 José Machado Leite, rua Vinte e Quatro de Maio n. 191.

Lazaro de Oliveira Silva, Caminho da Fre-
gueira n. 5.

Francisco José Machado, travessa da Gloria,
sem numero.

João Frederico Macker, Estrada de Santa
Cruz n. 11.

D. Marianna Frederico Macker, Estrada de
Santa Cruz n. 11.

João Ferreira Souza Coutinho, Estação do
Bom Successo, sem numero.

João Teixeira Ribeiro, Estrada do Bom
Successo, sem numero.

Directoria do Contencioso, 4 de agosto de
1899. O sub-director, *Didimo Agapito Fer-
nandes da Veiga.*

Intendencia Geral da Guerra

De ordem do Sr. Ministro e Secretario de
Estado da Guerra, por esta Intendencia Geral
se faz publico, para conhecimento dos in-
teressados, que a partir da data do presente
edital e dentro do prazo de 90 dias, se re-
ceberão propostas para a compra de metaes
velhos, sem applicação immediata, canhões
de ferro e bronze imprestaveis, de diversas
dimensões, pertencentes ao Governo da Re-
publica e existentes em diversos estabelec-
imentos militares, quartéis, fortalezas e de-
positos a cargo do Ministerio da Guerra em
varios pontos do territorio brazileiro, sob as
seguintes condições a saber:

I

Os concurrentes deverão apresentar as
suas propostas em duplicata, escriptas com
tinta preta, sem rasuras nem emendas, sel-
lada a primeira e firmadas ambas pelos dito-
concurrentes ou seus propositos competente-
mente autorizados por instrumento de pro-
curação, em envolvero fechado e lacrado,
não podendo ser admittidas as que forem
apresentadas fora do prazo acima estipulado,
nem tão pouco retiradas quaesquer dellas,
uma vez encerrada a concorrência, sob pena
de perda da metae da caução que as tem de
garantir, conforme a condição que adiante se
verá.

II

O preço deverá ser calculado na razão de
cada kilogramma de metal, distinguindo-se
a especie, podendo os concurrentes propor-se
à aquisição do mesmo em parte ou no
todo.

III

Ao Governo Federal fica, porém, salvo o di-
reito de preferir, em igualdade de condições,
aquella das propostas que se referir à compra
dos mesmos metaes em globo.

IV

Os concurrentes deverão fixar em suas pro-
postas o menor prazo possivel para dentro
delle ser effectuada a pesagem dos metaes que
desejarem adquirir e a sua respectiva retirada
do local em que se acharem.

V

As despesas de transporte dos ditos metaes
do ponto em que se acharem para o em que
deverão ser pesados, recebidos e retirados,
pelo respectivo comprador, correrão à conta
do concorrente preferido, o qual tambem
pagará as da respectiva pesagem e fornecerá
os necessarios appparelhos.

VI

Ao proceder-se à pesagem dos ditos metaes
será nomeada uma commissão composta de
dous officiaes technicos do exercito brazileiro
e de um empregado do Ministerio da Fazenda
nesta Capital e nos Estados, a qual fiscalizará
esse trabalho, inventariando os metaes que
forem sendo pesados, descriminando-lhes as

especies e hem assim o peso correspondente,
excluindo dentre elles os canhões que por seu
valor historico deverem ser conservados em
poder do Governo Federal, competindo a este
pelo Ministerio da Guerra apreciar os motivos
da dita exclusão e dal-a por approvada no
prazo mais breve possivel, afim de não
demorar a entrega dos que puderem ser co-
didos ao comprador preferido.

VII

Qualquer incidente ou duvida em relação
ao trabalho da mencionada pesagem dos me-
taes entre os encarregados de fazel-o e a
commissão fiscalizadora deverá acto continuo
ser submettido à apreciação do Governo Fe-
deral, que resolverá a respeito no mais breve
prazo possivel, devendo o comprador sujeitar-
se a essa decisão sob pena de nullidade do con-
tracto e perda da metae da caução que tem
de garantir-o.

VIII

Concluida a pesagem dos metaes existentes
em qualquer localidade, serão elles entregues
ao arrematante preferido, por meio do com-
petente auto lavrado pela commissão fiscali-
zadora, que o assignará com o mesmo arre-
matante, cumprindo, porém, que este para
tal effeito exhiba a prova documental de
haver entrado para os cofres da União com a
sua correspondente à importação dos
mencionados metaes.

Para o pagamento de cada partida de me-
taes que houver de ser entregue ao dito arre-
matante, será concedido a este o prazo im-
prorogavel de 30 dias.

IX

Si, esgotado o prazo a que se refere a clau-
sula VIII, o arrematante não houver effec-
tuado o pagamento da partida de metal que
tiver de ser-lhe entregue, será considerado
nullo o contracto, perdendo elle em favor do
Governo Federal 50% da caução em garantia
do mesmo contracto, restando-lhe entretanto
o direito à restituição dos outros 50% da
dita caução.

X

Concluida que seja a pesagem de todo o metal
arrematado, em cada localidade, deverá o
arrematante arrecadalo fazendo o retirar no
prazo maximo de 30 dias, podendo, entre-
tanto, requerer ao governo Federal, pelo
Ministerio da Guerra, a prorrogação de ta-
prazo, que lhe será facultado a juizo do mes-
mo ministerio, não podendo, porém, tal pro-
rogação exceder de quatro mezes, sob as
penas já comminadas nas clausulas anteri-
mente consignadas para a entrega e retirada
de cada partida do referido metal.

XI

Os concurrentes deverão depositar na The-
souraria Geral do Thesouro ou na Delegacia
do mesmo Thesouro, em Londres, a quantia
de cem contos de reis (100:000\$) ouro, ou o seu
equivalente em moeda-papel pelo cambio
do dia do deposito, em garantia de suas pro-
postas, e, no caso de ser a proposita para
parte do material, o deposito será de cinco-
enta contos de reis (50:000\$) na mesma es-
pecie, sendo que as ditas propostas deverão
acompanhar o documento comprobatorio de
tal deposito, sem o que não serão as mesmas
recebidas e contempladas pelo Governo Fe-
deral.

XII

Fica reservado ao Governo Federal o di-
reito de annullar a presente concorrência,
caso verifique não serem vantajosas as pro-
postas apresentadas pelos concurrentes.

XIII

Si, preferida uma ou mais propostas (con-
forme a hypothese da venda dos metaes em

globo ou parcialment), o respectivo signa-
tario se não apresentar, por si ou por inter-
medio da procurador competentemente auto-
rizado para, dentro do prazo de 20 dias no
maximo, assignar na Directoria do Contencio-
sioso do Thesouro Federal o contracto de
compra e venda, que nessa repartição de-
verá ser lavrado; perderá em favor do mesmo
Thesouro a importancia da caução já mencio-
nada, sendo considerada nulla a dita prefe-
rencia para todos os effeitos juridicos.

XIV

O prazo de 20 dias, a que allude a clau-
sula XIII, será contado do em que forem
recebidos na mencionada Directoria do Con-
tencioso todos os papeis e documentos que o
Ministerio da Guerra deverá remetter ao da
Fazenda, logo depois de haver deliberado
sobre a escolha e preferencia das propostas
apresentadas pelos concurrentes.

XV

Os concurrentes deverão declarar em ter-
mos claros e precisos que em quaesquer du-
vidas ou incidentes que acaso se possam dar
em relação ao contracto que houverem de
firmar com o Governo Federal para a compra
dos metaes de que se trata, sujeitam-se ex-
clusivamente às deliberações que a tal res-
pecto tiverem de ser tomadas pelo mesmo
governo, no foro administrativo.

XVI

Os concurrentes deverão igualmente re-
nunciar todos os seus direitos, de força
major e outros porventura em direito alle-
gaveis, para o effeito de ser annullada a
concorrência, uma vez realizada esta e feita
a esolha das propostas apresentadas, sob
pena de perda da caução effectuada e a favor
dos cofres do Thesouro Federal. Poderá to-
davia o Governo da União, si assim o julgar
conveniente, attender a quaesquer reclama-
ções razoaveis, que acaso lhe forem apresen-
tadas pelos ditos concurrentes, ouvida a
commissão fiscalizadora.

XVII

As propostas deverão ser entregues nesta
Intendencia Geral, observadas as condições
de forma e prazo já anteriormente estipu-
ladas nas clausulas acima exaradas, e nesta
mesma repartição se procederá a abertura
das mesmas no dia em que se encerra a
concorrência, e á hora que será previamente
annunciada, para conhecimento dos interes-
sados.

Primeira Secção da Intendencia Geral da
Guerra, 28 de junho de 1899. — Tenente-co-
ronel, *Miguel Fernandes Neves Junior*, chefe
de secção.

**Ministerio da Industria, Via-
ção e Obras Publicas**

Tendo de se verificar si está no caso de
ser declarada caduca a concessão feita pelo
Governo Provisorio a Charles H. Ward em
virtude do decreto n. 719, de 5 de setembro
de 1890, convida-se de ordem do Sr. Minis-
tro, pelo presente edital, o respectivo con-
cessionario a comparecer, dentro do prazo de
30 dias, contados desta data, nesta directoria
geral, para allegar e provar qualquer excusa
que militar em seu favor.

Directoria Geral da Industria, 22 de julho
de 1899. — O director-geral interino, *Leandro
A. R. da Costa.*

**Estrada do Ferro Central
do Brazil**

Preço do transporte de um sacco de café
pesando 60 kilogrammas.
De Porto Novo à Capital Federal
(incluindo carga e descarga) 2\$202
Expedido de estações da Companhia
Leopoldina situadas de 101 a 150

kilometros distante de Porto Novo paga, na G. F. Central, incluindo a descarga..... 1\$762
 Procedente de estações distantes 151 a 200 kilometros de Porto Novo... 1\$557
 Idem, idem de 201 a 250 kilometros. 1\$352
 Idem, idem de 251 a 300 kilometros. 1\$146
 Idem, idem de mais de 300 kilometros \$941
 Nota—As expelições de frete superior a 20\$000 podem vir — a pagar.
 Escriptorio da Contabilidade, 15 de julho de 1899.—A. Toscano, sub-director.

Setima Pretoria

O Dr. José Calheiros de Mello, juiz de direito, pretor da 7ª circumscripção federal, etc.:

Fraç saber ao denunciado João José Teixeira, que tendo o Dr. 3º adjunto dos promotores publico dado denuncia contra elle pelo crime do art 303 do Codigo Penal, por este fica intimado para, findos os 20 dias, que lhe são assignados, comparecer na audiencia de 28 do corrente, ao meio dia, na sala deste juizo, à rua Farani n.2 A, a fim de se ver processar pelo referido crime e ser julgado pela juntacorreccional, sob pena de revelia. E para sua sciencia, este ser à publicado pela imprensa e affixado no logar do costume.—Capital Federal, 5 de agosto de 1-99.—Eu, José Francisco Pinto de Macedo, escrivão, o escrevi.—
 José Calheiros de Mello.

PATENTES DE INVENÇÃO

N. 2.858—Memorial descriptivo acompanhando um pedido de privilegio, durante 15 annos, na Republica dos Estados Unidos do Brazil para aperfeiçoamentos emapparelhos de expedição meu natica. Invenção de Birney Clark Bitcheller, residente em Philadelphia, Estados Unidos da America do Norte.

Refero-se a invenção a um apparelho de correspondencia ou transporte pneumático, e particularmente à parte desse apparelho que serve para introduzir um transportador em um tubo de transito, quer em uma estação terminal ou intermediaria da linha, sendo o primeiro fim da mesma invenção fornecer um apparelho de expedição, isto é, um apparelho pelo qua se introduz um transportador no tubo bastando um simples movimento de um mecanismo apropriado para pôr em operação esse apparelho de expedição e faz-lo voltar à sua posição de repouso de modo automatico, depois e sómente depois, de abandonar o transportador o mesmo apparelho de expedição.

Na forma que prefiro, minha invenção consiste na combinação de um apparelho de expedição, uma alavanca para actuar o mesmo, uma aldrava, para manter a alavanca em posição activa, e um mecanismo para soltar a aldrava, sendo este ultimo mecanismo operado pela saída do transportador do apparelho de expedição.

A invenção consiste mais em varios detalhes de construção e combinações de mecanismo que descrevo adiante, referindo-me aos desenhos annexos, que representam minha invenção.

A figura 1 é uma vista lateral de um apparelho de expedição adaptado para se empregar em uma estação intermediaria do tubo principal de transito e dotado de meus aperfeiçoamentos.

A fig. 2 é uma vista de frente do apparelho de expedição, com as partes aperfeiçoadas representadas na secção pela linha 1-1 da fig. 1.

A fig. 3 é um plano de uma parte do mecanismo de soltar a aldrava e a fig. 4 é uma vista de extremidade do mesmo meca-

nismo, representado em parte na secção pela linha 2-2 da fig. 3.

A fig. 5 é uma vista em perspectiva de um detalhe do mecanismo.

A fig. 6 é uma vista semelhante à da fig. 2, representando, porém, uma modificação do mecanismo.

A fig. 7 é uma secção transversal pela linha 3-3 da fig. 6, representando um detalhe de construção.

A fig. 8 é um plano de uma parte do mecanismo de soltar a aldrava, construido segundo a modificação da fig. 6.

A fig. 9 é uma vista de extremidade desse mecanismo e a fig. 10 uma vista augmentada de uma parte do mesmo.

A figs 11 é uma secção transversal pela linha 4-4 da fig. 10.

A fig. 12 é uma secção augmentada do mecanismo que actua a aldrava, representando igualmente a valvula e suas conexões sobre que, na construção representada no desenho, opera directamente a alavanca.

As figs. 13, 14 e 15 são vistas em secção de uma terceira modificação do mecanismo que actua a mesma aldrava, representando essas tres figuras o mecanismo nas tres posições diferentes que toma na occasião de operar.

A fig. 16 é uma elevação representando uma forma modificada de minha invenção.

As figs. 17 e 18 são detalhes do mecanismo representado na fig. 16, e as figs. 19 e 20, elevações de lado e de frente de uma forma muito simples de realização da idéa geral da invenção.

A é um tubo de transito que, na construção representada, se acha interrompido, havendo entre suas extremidades um espaço reservado para os tubos sectionaes moveis D¹ e D² supportados nos braços oscillantes DD, que se acham articulados no eixo C1C1, sustentado pelos supportos CC.

A posição normal das partes é a representada nas figs. 2 e 6, em que a secção de tubo principal D¹ corresponde ás extremidades interrompidas do tubo principal, formando de facto parte do systema tubular normal e em que o outro tubo sectional D² se acha, como representa o desenho, em posição para receber um transportador destinado a ser introduzido no tubo de transito.

As partes D¹ da armação oscillante situadas entre os tubos sectionaes, e que se acham em linha com as extremidades interrompidas do tubo principal, são planas e se adaptam contra as extremidades interrompidas do tubo principal de modo a fechalas, quando as mesmas partes ficam oppostas a essas extremidades, e a parte C2, que se projecta exteriormente do supporte C é igualmente plana e se adapta perfeitamente contra as extremidades da secção de tubo D² quando deixa de corresponder ao tubo principal.

R, é uma passagem que põe em communicação as secções interrompidas do tubo principal A em redor do apparelho de expedição e deixa sempre passar livremente o ar, de modo a não se achar o movimento de transportadores no systema interrompido pela interrupção temporaria do conducto A, occasionada pela acção do apparelho de expedição.

Como representam os desenhos, a armação, oscillante D, menos no caso das figs. 19 e 20 é actuada por meio do embolo E1, do cilindro E, de haste E², dotado de um cepo E3, correndo sobre o corredor E¹, ligada pela biella E a um braço D² fixado no tubo D¹. A admissão e a evacuação do fluido motor, preferivelmente ar comprimido, que pôde ser tirado directamente do tubo de transito, se regulam, menos no caso da fig. 16, pelos movimentos de uma valvula de embolo F², situada em uma caixa F, representada em secção na

fig. 12, chegando o fluido motor pelo tubo de alimentação F1 e estendendo-se à haste de valvula, como se indica em F³, em uma direcção até uma cabeça F², fixada na mesma haste e dotada de uma perfuração F² pela qual, assim como pelo guia em que se move a cabeça, pôde-se inserir um pino de fixação destinado a impedir o movimento da haste e da valvula. Na direcção opposta, a haste de valvula se estende, como se vê em F¹, em uma caixa cylindrica F⁴, em que se acha situado um embolo cylindrico deo F⁴, dotado, como representa a fig. 7, de extensões em forma de munhões F⁴, que se projectam por encaixes F⁴ praticados na caixa F⁴.

Uma mola F⁷ serve para manter o embolo F⁴ normalmente na extremidade da caixa, como se vê na fig. 12, e outra mola F² se estende desde a cavidade do embolo F⁴ até um anel F⁶ de posição ajustavel sobre a haste de valvula.

Com os munhões F⁴ acham-se em connexão os braços bifurcados G²G² da alavanca de expedição G que se acha articulada em G¹, como representa o desenho, e que, ao ser movida para a esquerda, impelle para deante o embolo F⁴ na caixa F⁴, comprimindo as molas F⁷ e F² e, pelo intermedio desta ultima mola, empurrando a haste de valvula para a direita e mudando a posição da valvula para aquella em que ha de effectuar um movimento do embolo E¹ do apparelho de expedição, si a mesma valvula puder se mover livremente na mesma occasião, o que não se dá na disposição particular representada no desenho, quer por se achar um pino de fixação introduzido no orificio F², quer por ficar a aza de fixação X (fig. 6) impellida, pela acção do mecanismo indicado em Y, de modo a assentar contra o bloco corredo F¹.

Nos pontos acima descriptos, o apparelho representado nos desenhos é substancialmente o mesmo que aquelle a que se referem minhas patentes americanas anteriores datadas de 21 de dezembro de 1897, sob os numeros 595.754 e 595.756, nas quaes se acha representado e descripto o mecanismo de fixação indicado em X e Y, na fig. 6 dos desenhos annexos.

Relativamente a esta parte do mecanismo, não limito, porém, minha invenção a seu emprego; pela razão que, apesar de se achar o mesmo mecanismo bem adaptado para o fim em vista, minha invenção é susceptivel de se empregar com qualquer mecanismo de expedição.

Como representam meus privilegios anteriores mencionados, a alavanca que actua o mecanismo de expedição é dotada de um seguimento de fixação por cujo meio se pôde fixar em posição activa, ou em posição de repouso, sendo, porém, o mecanismo de fixação tal que pede uma manobra do operador para a mudança da operação da alavanca. Um dos objectos da presente invenção, como já disse acima, é fornecer um mecanismo por cujo meio a alavanca de expedição volta automaticamente à sua posição de repouso, ficando assim o operador dispensado de outra preocupação depois de aferrolhar a alavanca na posição de expedição, posição em que ella permanece durante todo o tempo necessario para se soltar o mecanismo de fixação destinado a impedir o movimento do apparelho de expedição assim como durante todo o tempo necessario para que o apparelho de expedição tome a posição conveniente para pôr o novo transportador em linha com o tubo de transito, e até o transportador passar do mesmo apparelho no tubo de transito.

A forma do mecanismo que prefiro para actuar a alavanca de modo a aferrolhar o desaferrolhar a mesma acha-se representada nas figs. 1 a 5 inclusivamente, em que H, H² é uma aldrava articulada em H¹, sendo sua extremidade H disposta de modo tal que, ao ser empurrada para cima, ella assenta contra

a barra transversal G¹ da alavanca de expedição e a fixa em posição activa, enquanto sua extremidade H² se acha ligada a uma mola que opera normalmente para comprimir o braço H, de modo a se prender na alavanca como representa a fig. 2.

Uma haste I se acha directamente em conexão com a extremidade do braço H² e com um embolo J³, que trabalha em um cylindro J dotado de uma passagem J⁴ que conduz á sua extremidade, e da outra passagem J⁵ que atravessa seu lado e fica descoberta quando o embolo se move para a direita, sendo, pelo contrario, coberta pelo embolo quando este se move para a esquerda.

A mola que opera sobre a aldrava se acha indicada em K, sendo sua acção normal não sómente comprimir para cima a extremidade activa da aldrava, como também comprimir o embolo J³ para a esquerda, de modo a fechar a passagem J⁴.

O braço H² indicado nos desenhos, é simplesmente uma manivella fixada na aldrava HH² e por cujo meio se póde operar á mão.

Da passagem J⁴ do cylindro J parte um tubo P communicando com a camera O¹ da caixa de valvula O (figs. 3 e 4), enquanto um tubo de alimentação Q, partindo do tubo de transito, communico com a camera O¹ da mesma caixa.

Da outra passagem J⁵ do cylindro J parte um tubo ou conlucto N, que communico com a extremidade superior do cylindro M.

Referindo-me agora particularmente ás figs. 3, 4 e 5, vê-se que as passagens de O¹ e O² da caixa de valvula O communicam uma com outra pela passagem O³, e que parte da camera O² uma passagem cylindrica O⁴, como representa claramente a fig. 4.

R é uma haste de valvula que se estende pela camera O¹ até o exterior da caixa O e que se acha ligada em sua extremidade interior a uma valvula R¹ dotada de um prolongamento tubular R² que atravessa a camera K² e se aloja na passagem cylindrica O⁴.

Nessa parte tubular da valvula acham-se praticadas passagens R³, que abrem na camera O² quando a valvula R¹ está assentada, pondo assim a mesma camera em communicação com a passagem O⁴, enquanto, erguendo-se a valvula, as mesmas passagens ou orificios R³ penetram no cylindro O⁴, achando-se assim cortada a communicação entre a passagem cylindrica e a camera O². R⁴ é uma mola que opera para manter normalmente a valvula R¹ no seu assento, como representado fig. 4.

L é um eixo oscillante levando um dedo LI, que a acção de uma mola L², enrolada em redor do eixo L, mantem normalmente em posição tal que se projecta para cima em uma das secções de tubo A, como se vê nas figs. 1, 2 e 6.

Quando passa um transportador, este abaixa o dedo LI, o que occasiona um movimento correspondente do eixo L, voltando as partes á sua posição normal depois da passagem do transportador, sob a acção da mola L². (Figs. 3 e 4) é um excêntrico fixado no eixo L e com o qual se acha em conexão, por meio de um collar de excêntrico L³ a haste da valvula L⁴ L⁵, cuja extremidade L⁶ é entalhada de modo a poder, em certas condições, passar debaixo da extremidade da haste R, a qual se achará no entalho L⁷ e uma extensão dotada de encaixes, situada na extremidade superior da haste da valvula e por cujo meio e pelo intermédio de um pino M² esta se acha fixada e sustentada na haste M¹ de um embolo M do cylindro M, ficando o embolo e sua haste mantidos normalmente em sua posição mais elevada por uma mola M³, como representa a fig. 4, achando-se assim a extremidade da haste L⁶ em frente da haste de valvula R e em posição de actual-a. M⁴ (fig. 4) é um orificio praticado na parte inferior do cylindro M e pelo qual o ar póde se escapar livremente.

Comprehen-de-se facilmente o modo de funcionar do mecanismo. Depois de introduzido um transportador no tubo seccional U², o operador segura a alavanca de expedição G e a move exteriormente até se prender na extremidade H da aldrava HH². Este movimento da aldrava permite á mola K, não sómente effectuar a fixação ou aferrrolamento da alavanca, como também impeller o embolo J³ para uma posição correspondente, isto é, como representa, por exemplo, a fig. 2, para a extremidade esquerda do cylindro J.

O operador não tem mais que se occupar do mecanismo: immediatamente depois de se soltarem todas as peças de fixação do systema, o movimento da alavanca de expedição faz com que o aparelho de expedição mude de posição, pondo a secção do tubo D² em correspondencia com o tubo de transito, depois de que a pressão do ar expelle o transportador do tubo seccional e o lança no tubo de transito.

Effectuando esse movimento, o transportador abaixa o dedo LI na posição indicada pelas linhas pontuadas na fig. 4, e essa depressão do dedo faz recuar, pelo intermédio do eixo L e do excêntrico L³, a haste de valvula L⁴, de modo que sua extremidade L⁶ deixa livre a extremidade da haste de valvula R, como representam as figs. 3 e 4, e, ao mesmo tempo, a mola M³, operando sobre o embolo M e sua haste M², ergue a extremidade L⁶ daquella haste, de modo a ficar em frente da extremidade da haste de embolo R.

A sim que o transportador passa além do dedo LI, a mola L² faz este dedo e seu mecanismo voltar a sua posição normal, e o movimento consequente do excêntrico L³ impelle exteriormente a haste operadora L⁴ L⁵, até que sua extremidade L⁶ venha a bater na extremidade da haste R, erguendo assim a valvula R¹ do seu assento, e fazendo com que a parte tubular R² da valvula se mova na passagem cylindrica O⁴ até uma distancia sufficiente para fechar os orificios R³.

O fluido motor (ar e imprimido) passa então do tubo de alimentação Q na camera O¹ e na passagem O² penetrando depois na camera O² de onde, pela abertura O⁴ da mesma camera, passa no conducto P, e deste (fig. 2), na extremidade do cylindro J, onde, operando contra o embolo J³, impelle este na posição representada na fig. 2, de modo a abaixar a aldrava e soltar a alavanca operadora G, que volta immediatamente a sua posição normal acima da aldrava.

O movimento descripto do embolo J³ abre o orificio J⁴ do cylindro e por este orificio e pelo conlucto N em conexão com o mesmo, o ar comprimido passa na cabeça do cylindro G, em que penetra pelo orificio M⁴.

A pressão do ar, operando contra o embolo M, o impelle para baixo do cylindro M, e por consequente a haste de embolo M² abaixa a extremidade L⁶ da haste de conexão L⁴ L⁵ até que cesse de assentar contra a extremidade da haste R, seguindo-se que a mola R⁴ faz voltar a valvula R¹ R² á posição representada na fig. 4, recuando a extremidade da haste da valvula R na parte entalhada da extremidade L⁶.

Este movimento de recuo da valvula não sómente corta a alimentação de ar comprimido ao cylindro J, como ainda abre o conducto P á atmosphera pela camera de valvula O², os orificios R³, a valvula G² R² e a passagem O⁴, de modo que a pressão no cylindro J e nas passagens em conexão com este cahe rapidamente á pressão atmosphérica e o aparelho fica em condição de prender de novo a alavanca de expedição G, quando esta se move para assumir sua posição activa.

Nas figs. 13, 14 e 15 representei uma modificação do mecanismo de valvula que serve para admitir ar no cylindro J e o evacuar do mesmo.

Nesta construcção T é a caixa da valvula, dotada de uma passagem T¹ que em unicação com o conlucto Q, e de uma passagem T² que communico com o conducto P, achando-

ambas essas passagens ou orificios igualmente em communicação com uma passagem cylindrica existente na caixa e situados preferivelmente em frente um de outro.

A passagem cylindrica mencionada T² se alarga em um espaço annular T³ que communico com a atmosphera por uma passagem ou orificio T⁴, e se alarga ainda mais em T⁵, ponto em que a caixa toma a forma de um cylindro, cuja cabeça exterior constitue uma camera T⁶, com a qual communico o tubo N. T⁷ é um pino que atravessa a alma tubular T² para o fim já descripto, e U é uma secção de tubo alojada na mesma alma tubular e dotada de encaixes U¹ pelos quaes passa o pino T⁷.

Existem nesse tubo as passagens U² e U³ que, na posição indicada na fig. 15, correspondem ás passagens T¹ e T².

Outras passagens U⁴ e U⁵ se acham praticadas no tubo, o qual é também dotado de passagens adicionais U⁶, formadas no ponto ou perto do ponto em que sua extremidade se acha em conexão com o embolo U⁷, movendo-se no cylindro T⁵.

Nesta modificação do meu aparelho, o dedo LI e o eixo oscillante em que se acha fixado são construídos como se descreveu acima; e o lugar, porém, do excêntrico L³, emprego um braço de alavanca L⁸, que é de facto o equivalente do excêntrico e que por meio de uma biella L⁹, se acha fixado em um embolo L¹⁰ que se adapta no tubo U e é dotado de um encaixe pelo qual passa o pino T⁸.

Nesse embolo acha-se praticada uma passagem S adaptada para, na posição representada nas figs. 13 e 15, vir em frente das passagens T¹ e T², e com a passagem S communico a passagem S¹, destinada a vir em frente do alargamento T³ da caixa da valvula.

A posição normal das partes é a representada na fig. 13, em que o tubo de alimentação G tem sua communicação com a caixa de valvula cortada pela posição do tubo U, enquanto o tubo P se acha em livre communicação com a atmosphera pela passagem T¹, a passagem U⁴, as passagens S e S¹, a passagem U⁵, a passagem alargada T³ e o orificio de evacuação T⁴. A depressão do dedo LI, produzida pela subida do transportador, impelle o embolo U⁷ interiormente, como se vê na fig. 14, sendo a extremidade do tubo U comprimida pelas espaldas L¹⁰ e também impellida interiormente até corresponderem suas partes U⁴ e U⁵ ás passagens T¹ e T², enquanto sua passagem U⁶ vem se collocar em frente do espaço T³ e o embolo U⁷ fixado na extremidade do tubo, se move para a extremidade esquerda do cylindro T⁵. A valvula do dedo LI á sua posição normal sob a acção da mola do eixo oscillante faz recuar o embolo L¹⁰ até a posição indicada na fig. 15, deixando, porém, o tubo U e seu embolo U⁷ na posição em que se moviam, como descrevi acima, referindo-me a fig. 14.

O ar comprimido passa então livremente do tubo Q, pelas passagens T¹, U², S, U³ e T², no tubo P, e deste no cylindro J, em que opera para mover o embolo J³ do modo já descripto.

Depois de pôr em movimento este embolo, o ar comprimido se escapa pelo tubo N e penetra na camera T⁶, em que, operando contra o embolo U⁷, impelle este e o tubo U, a que o embolo se acha ligado, na posição indicada na fig. 3, ficando assim cortada a alimentação de ar comprimido e pon-to-se o tubo P em communicação com a atmosphera, como se descreveu acima.

Referindo-me agora á modificação representada nas figs. 6 a 11 inclusivamente, farei notar que esta modificação difere das fórmulas já descriptas pelo facto de se dispensar inteiramente um mecanismo pneumático para actuar a aldrava, que se a-ha substituído por outro puramente mecânico. Este ultimo, apesar de ser, em seu tipo geral, um equivalente e uma simples modificação de minha invenção e nas fórmulas já descriptas, comprehende também pontos de construcção

Inventados por mim e que, alternando com o systema pneumatico que faz especialmente os objectos das reivindicações do presente memorial, devem formar o assumpto de outro pedido de privilegio.

Referindo-me de novo aos desenhos, vê-se que o cylindro J se acha em conexão com a aldrava III^a, empregando-se uma mola K¹, que tem a mesma acção sobre esta aldrava que a mola K, representada em conexão com o cylindro J.

Da extremidade do braço H¹ projecta-se em lugar da haste do embolo I da outra construção uma haste I¹, ligada ao braço curto W¹ de uma alavanca de manivella de sino, cuja outra extremidade indica a em W², e que se acha articulada em W³, sendo a outra extremidade ou braço W² da mesma alavanca ligada á haste N, movendo-se em guias convenientes e na qual é fixado o bloco W¹, dotado do entalho W².

O eixo oscillante L que, assim como seu dedo L¹ é semelhante aos mesmos órgãos que descrevi, referindo-me ás construções precedentes, se estende a angulo recto com a haste V e tem fixada em sua extremidade a cabeça V, que se acha immediatamente acima do bloco W e é dotada em uma extremidade de um pino V¹, e em sua outra extremidade de um pino V².

V¹ V² é uma alavanca de manivella de sino, articulada no pino V¹, e em conexão com o pino V² pela mola V³, cuja acção impelle o braço V¹ contra o centro da cabeça V, como se vê na fig. 10, mantendo o braço V³, na condição normal das partes, na posição indicada nas figs. 10 e 9, isto é, acima da superficie superior do bloco W e paralelo á mesma superficie.

Quando o dedo se abaixa, movendo-se o eixo oscillante de modo correspondente, a cabeça V, acompanhando o movimento do eixo e arrastando consigo a alavanca de manivella de sino V³ V² abaixa o braço V³ sobre a superficie horizontal do bloco W e, ao mesmo tempo, o move para a direita, como representa a fig. 9, até que sua extremidade venha em frente do entalho W² em que o faz penetrar a acção da mola V³.

Depois da passagem do transportador, o dedo solta-se e torna a tomar a sua posição normal, assim como o eixo oscillante.

A mola L² opera, portanto, para levar o braço V¹ para a esquerda como se vê na fig. 9 e, por conseguinte, impelle a haste W nes a direcção, actuando a alavanca de manivella de sino W³ W², e a haste I e pelo intermedio desta, a aldrava III^a, cuja extremidade se abaixa, de modo a soltar a alavanca de expedição G.

O movimento ulterior do eixo oscillante ergue a extremidade do braço de alavanca V fora do entalho W² e permite que a mola K¹ opere sobre a aldrava para a prender de novo na alavanca de expedição, quando esta se põe de novo em operação.

Nas diversas modificações da minha invenção, que descrevi acima, a alavanca de expedição tendo uma conexão elastica com a valvula reguladora do cylindro operador, forma um órgão importante que me faz preferir o seu uso; no sentido mais exo, porém, minha invenção não comprehende necessariamente a presença dessa alavanca, nem mesmo do cylindro operador.

Representei, com effeito nas figs. 16 a 20 outras modificações da invenção, sendo que, na forma representada nas figs. 16 a 18, dispensa-se a alavanca de expedição, empregando-se, porém, um cylindro operador, emquanto na disposição das figs. 19 e 20, o operador actua directamente o aparelho de expedição, sem a intervenção de um cylindro.

Referindo-me primeiramente a construção representada nas figs. 16 a 18, vê-se que o aparelho de expedição, as valvulas O e M, as conexões relativas a estas valvulas e o mecanismo que os unica directamente com ellas, são os mesmos, em todo os seus pontos essenciais, que os órgãos já representados e descriptos quando me referi á forma de ap-

parelho que considero como a preferivel e a mais perfeita. Em lugar, porém, de usar a valvula reguladora F¹, emprego uma conexão α partindo de uma fonte de pressão de fluido, isto é, no caso representado, do tubo pneumatico, e vae ter ao fundo do cylindro E; e colloco nessa conexão uma caixa de valvula α^1 e uma torneira de tres agues α^2 , por cujo meio a extremidade do cylindro E se pôde pôr em conexão com uma fonte de pressão de fluido, ou em comunicação com a atmosphera, para a evacuação, como indica a vista seccional, fig. 17.

O tubo P, que parte da camara de valvula O, se ramifica em P¹ P² penetrando o ramal P¹ na cabeça do cylindro E, enquanto o ramal P² penetra na camara y¹. Em uma caixa y, dotada de uma segunda camara de valvula y², communicando com a primeira pela passagem y¹, a qual é adaptada tambem para servir de assento de valvula na cabeça da camara y¹, acha-se formada uma outra camara y³ que communica livremente com a atmosphera pelas passagens y³, communicando igualmente com uma camara cylindrica curta y⁴ y⁵ é uma haste de valvula que se estende pelo fundo do cylindro E e é fixada á valvula y⁴, adaptada para assentar-se como representa o desenho, na passagem y⁵.

A mesma haste se continúa em forma tubular p na camara y¹ e penetra na camara y², achando-se esta parte tubular em conexão, pela passagem y², com a face da valvula que se abre para a camara y², e sendo sua parte y² de diametro tal que se aloja exactamente na camara cylindrica y³. Uma mola y¹ mantém a valvula y⁴ fechada quando o conducto N, partindo da extremidade superior da caixa M se acha em comunicação, como representa o desenho, com a camara y².

O modo de funcionar da construção que acabo de descrever é o seguinte: A posição normal das partes é a indicada na fig. 16. Depois de introduzido um transportador no tubo de expedição D², o operador dá volta á torneira α^2 admitindo ar pelo tubo α , no fundo do cylindro E, de modo a ficar o embolo E¹ impellido para dentro até vir o tubo de expedição D² a corresponder ao tubo de transmissão.

Depois de admitida no cylindro a quantidade de ar comprimido sufficiente para produzir esse resultado, o operador faz voltar a torneira α^2 á sua posição normal representada na fig. 17, que permite a evacuação livre do ar do cylindro E.

Ao abandonar o tubo de expedição, o transportador opera, como se descreveu acima, para abaixar o dedo L¹, e, por meio das combinações de mecanismo já descriptas, pôr o tubo de alimentação Q em comunicação com o tubo P, de modo a ficar o ar comprimido admitido, pelo tubo P¹, na extremidade superior do cylindro E, impellido o embolo E¹ para traz até a posição representada na fig. 16.

O ar comprimido penetra tambem na camara y¹, pelo ramal do tubo P², como, porém, essa camara se acha fechada pela valvula y⁴, a admissão inicial de pressão de fluido na mesma camara não produz effeito a gum.

Quando o embolo E¹ se approxima da extremidade inferior do cylindro, elle bate contra a extremidade em projecção da haste da valvula y⁴, fazendo assim penetrar a valvula y⁴ na camara y¹ e abrindo a passagem y³, penetrando ao mesmo tempo a extremidade da haste α^2 y⁵, na camara cylindrica y³, o que impede qualquer escapamento do fluido motor na camara y¹.

Achando-se a valvula aberta, o fluido de pressão passa do ramal do tubo nas camaras y¹ e y², que atravessa e penetra no tubo N e dali na cabeça da caixa cylindrica M, onde opera sobre o embolo M¹ como já se descreveu e fecha, pelo intermedio desse embolo, a valvula da caixa O.

Assim que o embolo E¹ se afasta do fundo do cylindro, a mola y¹ faz voltar a valvula y⁴ a seu assento, levando as partes á posição representada fig. 18, em que qualquer fluido

de pressão que existe na caixa M e no tubo N se escapa livremente pela camara y³, as passagens y³, a haste α^2 de valvula y⁴, a camara y² e as passagens abertas y².

A construção representada nas figs. 19 e 20 apresenta minha invenção em sua forma talvez a mais simples. Nesta construção, o aparelho se põe em operação por meio de uma alavanca q fixada na armação D, e emprega-se um ferrolho α adaptado para se prender em um resalto d¹ e manter a armação de expedição em posição quando o tubo de expedição D² se acha correspondendo ao tubo de transmissão sendo o ferrolho α impellido para cima por uma mola z¹.

O ferrolho α é dotado de um pino z², que se estende em um encaixe praticado em um braço de alavanca de manivella de sino z³ cujo outro braço é indicado em z⁴, achando-se sua articulação em z⁵. A depressão do ferrolho effectua-se pela conexão do braço z⁴ da alavanca de manivella de sino, com o dedo L¹, como se vê na fig. 19, do seguinte modo: uma alavanca Z¹, ligada ao eixo oscillante L, acha-se ligada por sua vez, pelo intermedio de uma haste Z², á alavanca de manivella de sino mencionada, de sorte que quando um transportador abandona o tubo de expedição a depressão do dedo L¹ effectua directamente a depressão do ferrolho α soltando o resalto d¹, depois de que, uma mola K¹ faz voltar o aparelho de expedição á posição normal.

Em resumo, reivindico como pontos e caracteres constitutivos da invenção:

1^o, em um systema tubular de expedição pneumatica, a combinação com um tubo de transito, de um aparelho de expedição, por cujo meio um transportador pôde ser lançado no tubo; uma alavanca disposta para actuar esse aparelho de expedição; um mecanismo de fixação disposto para manter essa alavanca na posição conveniente para operar sobre o aparelho de expedição, e um mecanismo para soltar a alavanca do mecanismo de fixação, achando-se esse mecanismo situado no tubo de transito, perto do aparelho de expedição, e sendo actuado pela parte de um transportador do mecanismo de expedição;

2^o, em um systema tubular de expedição pneumatica, a combinação com um tubo de transito, de um aparelho de expedição, por cujo meio um transportador pôde ser lançado no tubo; uma alavanca disposta para actuar o aparelho de expedição; uma conexão elastica entre essa alavanca e o aparelho de expedição; um mecanismo ou mecanismos de fixação dispostos para impedirem o movimento do aparelho de expedição em certas condições; uma aldrava disposta para se prender na alavanca mencionada e mantela em posição conveniente para actuar o aparelho de expedição, e um mecanismo para soltar a alavanca de aldrava, actuado pela parte de um transportador do aparelho de expedição.

3^o, em um systema tubular de expedição pneumatica, a combinação com um tubo de transito, de um aparelho de expedição, por cujo meio um transportador pôde ser lançado no tubo; uma alavanca disposta para actuar o aparelho de expedição; uma conexão elastica disposta entre essa alavanca e o aparelho de expedição; um mecanismo ou mecanismos de fixação dispostos de modo a impedirem o movimento do aparelho de expedição em certas condições; uma aldrava disposta para se prender na alavanca mencionada e mantela em posição conveniente para actuar o aparelho de expedição, e um mecanismo para soltar a alavanca de aldrava actuado pela parte de um transportador do aparelho de expedição;

4^o, em um systema tubular de expedição pneumatica, a combinação com um tubo de transito, de um aparelho de expedição, por cujo meio se pôde lançar um transportador no tubo; uma alavanca disposta para actuar o aparelho de expedição; uma conexão

elastica disposta entre essa alavanca e o aparelho de expedição; um mecanismo ou mecanismos de fixação dispostos para impedir o movimento do aparelho de expedição em certas condições; uma aldrava disposta para se prender na alavanca mencionada e mantel-a em posição conveniente para actuar o aparelho de expedição; um dedo disposto no tubo, á sahida do aparelho de expedição; um mecanismo elastico para manter normalmente esse dedo em posição conveniente para vir em contacto com um transportador e fazer-o voltar á sua posição depois de abaixado e um mecanismo actuado pelo movimento de volta do mesm deda e disposto para remover a aldrava.

5.º, em um systema tubular de expedição pneumática, a combinação com um tubo de transitio, de um aparelho de expedição, por cujo meio se pôde lançar um transportador no tubo; uma alavanca disposta de modo a actuar o aparelho de expedição; uma conexão elastica disposta entre essa alavanca e o aparelho de expedição; uma aldrava disposta para se prender na alavanca mencionada e mantel-a em posição conveniente para actuar o aparelho de expedição; um mecanismo, com uma mola, operando para comprimir normalmente a aldrava em posição conveniente para se prender na alavanca; um cylindro pneumático e um embolo para desprender a aldrava da alavanca; um conducto para fluido motor, indo ter de uma fonte de alimentação ao mesmo cylindro; uma valvula ou valvulas no mesmo conducto para regular a passagem do fluido pelo conducto, e um mecanismo disposto de modo a ser operado pela sahida do transportador do aparelho de expedição, para actuar essa ou essas valvulas;

6.º Em um systema tubular de expedição pneumática, a combinação com um tubo de transitio, de um aparelho de expedição, por cujo meio se pôde lançar um transportador no tubo; uma alavanca disposta para actuar o aparelho de expedição; uma conexão elastica disposta entre essa alavanca e o aparelho de expedição; um mecanismo ou mecanismos de fixação, dispostos para impedir o movimento do aparelho de expedição em certas condições; uma aldrava disposta para se prender na alavanca mencionada e mantel-a em posição conveniente para actuar o aparelho de expedição; um mecanismo, como uma mola, operando para comprimir normalmente a aldrava em posição conveniente para se prender na alavanca; um cylindro pneumático e um embolo disposto para desprender a aldrava da alavanca; um conducto para fluido motor, indo ter de uma fonte de alimentação ao mesmo cylindro; uma valvula ou valvulas no mesmo conducto, dispostas para regular a passagem do fluido pelo conducto, e um mecanismo disposto para ser actuado pela partida de um transportador do aparelho de expedição para actuar essa ou essas valvulas;

7.º Em um systema tubular de expedição pneumática, a combinação com um tubo de transitio, de um aparelho de expedição, por cujo meio se pôde lançar um transportador no tubo; um motor para actuar esse aparelho de expedição; um mecanismo regulador de força para regular a operação desse motor; uma alavanca operadora, tendo uma conexão elastica com esse mecanismo regulador e um mecanismo de fixação pelo qual se mantem em posição conveniente para actuar esse mecanismo regulador; um mecanismo como uma mola, operando para comprimir normalmente a aldrava em posição conveniente para se prender na alavanca, e um mecanismo para actuar a aldrava afim de soltar a alavanca, sendo este ultimo mecanismo actuado pela partida de um transportador do aparelho de expedição;

8.º, em um systema tubular de expedição pneumática, a combinação com um tubo de transitio de um aparelho de expedição, por cujo meio se pôde lançar um transportador no tubo; um motor para actuar esse aparelho

de expedição; um mecanismo regulador de força para regular a operação desse motor; uma alavanca operadora tendo uma conexão elastica com esse mecanismo regulador e um mecanismo de fixação pelo qual se mantem em posição conveniente para actuar esse mecanismo regulador, um ou mais mecanismos de fixação para impedir temporariamente o mecanismo regulador do motor de se mover sobre a pressão elastica da alavanca; um mecanismo, com uma mola, para comprimir normalmente a aldrava em posição conveniente para se prender na alavanca, e um mecanismo para actuar a aldrava de modo a soltar a alavanca, sendo este ultimo mecanismo actuado pela partida de um transportador do aparelho de expedição;

9.º, em um systema tubular de expedição pneumática, a combinação com um tubo de transitio, de um aparelho de expedição, por cujo meio se pôde lançar um transportador no tubo; um motor para actuar esse aparelho de expedição; um mecanismo regulador de força para regular a operação desse motor; uma alavanca operadora, tendo uma conexão elastica com esse mecanismo regulador e um mecanismo de fixação pelo qual se mantem em posição conveniente para actuar o mesmo mecanismo regulador; um ou mais mecanismos de fixação para impedir temporariamente o mecanismo regulador do motor de se mover sobre a pressão elastica da alavanca; um mecanismo, como uma mola, operando para comprimir normalmente a aldrava em posição conveniente para se prender na alavanca; um cylindro pneumático e um embolo disposto para desprender a aldrava da alavanca; um conducto para o fluido motor, indo ter a esse cylindro; uma valvula ou valvulas no conducto, regulando a passagem do fluido pelo mesmo, e um mecanismo oscilante disposto para ser operado pela partida de um transportador do aparelho de expedição e abrir a valvula ou valvulas mencionadas, para admitir o fluido motor no cylindro que opera a aldrava;

10.º, em um systema tubular de expedição pneumática, a combinação com um tubo de transitio, de um aparelho de expedição, por cujo meio se pôde lançar um transportador no tubo; um motor para actuar esse aparelho de expedição; um mecanismo regulador de força para regular a operação desse motor; uma alavanca operadora, tendo uma conexão elastica com esse mecanismo regulador, e um mecanismo de fixação pelo qual se mantem em posição conveniente para actuar o mesmo mecanismo regulador; um ou mais mecanismos de fixação para impedir temporariamente o mecanismo regulador do motor de se mover sobre a pressão elastica da alavanca; um mecanismo, como uma mola, operando para comprimir normalmente a aldrava em posição conveniente para se prender na alavanca; um cylindro pneumático e um embolo disposto de modo a desprender a aldrava da alavanca; um conducto para o fluido motor, indo ter a esse cylindro; uma valvula ou valvulas no mesmo conducto, regulando a passagem do fluido por elle; um mecanismo oscilante disposto para ser operado pela sahida de um transportador do aparelho de expedição e abrir a valvula ou valvulas mencionadas para admitir o fluido motor no cylindro que opera a aldrava, e um mecanismo para abrir essa valvula ou valvulas actuado pelo movimento da aldrava ou de partes fixadas na mesma;

11.º, em um systema tubular de expedição pneumática, um aparelho de expedição, por cujo meio se lança um transportador no tubo; uma alavanca para actuar esse aparelho; uma aldrava para aferrolhar essa alavanca em posição activa; um cylindro pneumático, como J, tendo um tubo de alimentação, como P, e do qual parte um conducto de evacuação, como N; um embolo trabalhando no mesmo cylindro e disposto de modo a mover a aldrava para soltar a alavanca e abrir depois o orificio de evacua-

ção do cylindro; uma valvula no tubo o conducto de alimentação; um mecanismo, actuado pela passagem de um transportador fóra do aparelho de expedição, para abrir a mesma valvula e admitir fluido no cylindro J, e um mecanismo actuado pelo fluido que se evacua do mesmo cylindro, disposto de modo a fazer com que se feche a mesma valvula;

12.º, em combinação com um systema tubular de expedição pneumática, um aparelho de expedição, por cujo meio se lança um transportador no tubo; uma alavanca para actuar esse aparelho; uma aldrava para aferrolhar essa alavanca em posição activa; um cylindro pneumático, como J, tendo um conducto de alimentação, como P, e do qual parte um conducto de evacuação, como N, um embolo trabalhando no mesmo cylindro e disposto de modo a mover a aldrava para soltar a alavanca e abrir depois o orificio de evacuação do cylindro; uma caixa de valvula O, no conducto de alimentação; uma valvula, como R¹ R², situada na mesma caixa e disposta para, quando fechada, cortar a alimentação de fluido motor e fazer comunicar o tubo P com a atmosphera; uma haste operadora da valvula L¹ L²; um mecanismo elastico, que tende a manter a mesma haste em posição conveniente para actuar a valvula R¹ R²; um cylindro M e um embolo M¹ ligado á haste mencionada e disposto, para quando posto em operação, empurrar essa haste fóra de sua posição activa; um dedo, como L³, disposto de modo a, quando posto em acção por um transportador, remover a haste L¹ L² da posição activa, e uma conexão, como se descreveu acima, entre o conducto N e o cylindro N;

13.º, em um systema tubular de expedição pneumática, um aparelho de expedição adaptado para se mover de modo a corresponder ao tubo, para lançar neste um transportador, e se pôr fóra de correspondencia com o mesmo tubo, para receber um transportador, e um mecanismo situado no tubo de transitio, perto do aparelho de expedição e actuado pela sahida do transportador, para fazer voltar o aparelho de expedição á posição de recepção: substancialmente como se descreveu acima e representam os desenhos annexos.

Rio de Janeiro, 2 de maio de 1899.—
Como procuradores, Jules Géraud & Leclerc.

N. 2.860 — Memorial descriptivo acompanhando um pedido de privilegio, durante 15 annos, na Republica dos Estados Unidos do Brazil, para «Aperfeiçoamentos no mecanismo de recepção de transportadores para tubos de transitio ou transmissões pneumáticas». Invenção de Birney Clark Batcheller, residente em Philadelphia, Estados Unidos da America do Norte

Refere-se a minha invenção á construcção e operação do mecanismo empregado para receber um transportador depois de sua transmissão por um tubo pneumático de transitio, sendo os fins que me propuzi: em primeiro lugar, permittir o escapamento do ar no receptor situado em frente de um transportador quando este penetra no mesmo receptor, utilizando, ao mesmo tempo, aquelle ar como almofada destinada a amortecer o impulso do transportador; em segundo lugar, fornecer um mecanismo operador aperfeiçoado para pôr o receptor em correspondencia ou fóra de correspondencia com o tubo de transmissão, e finalmente, aperfeiçoar varios detalhes do mecanismo de recepção.

Para se comprehender claramente a natureza de meus aperfeiçoamentos, passo agora a descrevel-os, referindo-me aos desenhos annexos.

A fig. 1 é uma elevação lateral do aparelho de recepção e a fig. 2 uma secção central longitudinal pelo mesmo. A fig. 3 é um plano do mesmo aparelho. A fig. 4 é

uma secção longitudinal tomada a angulo recto com a da fig. 2, pelos munhões do receptor A fig. 5 é uma secção longitudinal pela valvula de extremidade do receptor e que regula o escapamento do ar desse receptor.

A fig. 6 é uma vista semelhante de uma construção modificada, e que acho preferivel, dessa valvula e das partes que cooperam com ella.

A fig. 7 é uma vista representando a acção do mecanismo que serve para soltar a aldrava representada na fig. 6.

A fig. 8 é uma vista em secção da outra modificação da valvula de escapamento do ar e a fig. 9 é uma secção, em escala augmentada do motor e das partes em cooperação com o mesmo, por cujo meio o receptor se põe em correspondencia ou fóra de correspondencia com o tubo de transmissão ou transitio.

A é a armação do apparellho dotado de mancaes BB para os munhões do receptor e em que, na posição conveniente para corresponder ao receptor, se acha fixada na extremidade C de um tubo de transmissão, sendo essa extremidade circumdada por uma caixa G, communicando com um tubo por meio de aberturas c. c. etc., e com um tubo de ar d, pelo qual passa a corrente de ar proveniente do tubo de transmissão.

C³ é a face do tubo de transmissão á qual corresponde a extremidade D¹ do receptor.

D é o receptor, articulado em munhões movendo-se em mancaes B, e adaptado na sua extremidade deanteira D¹, para responder ao tubo de transitio, como representado, prolongando-se a face do receptor em forma de anteparo D², que fecha a extremidade do tubo quando o receptor se move de modo a ficar fóra de correspondencia com este.

Data-se a extremidade trazeira do receptor de rodellas D³, formando almofadas e praticando-se na mesma extremidade um orificio D⁴ para o escapamento de ar, servindo esse orificio igualmente de assento para uma valvula, como se vê em d¹ (figs. 5, 6 e 8).

E, é um rolo que abre na extremidade trazeira do receptor em E¹, e que atravessa em E² a face do anteparo D², sendo t l a posição do orificio E³ que corresponde ao tubo de transmissão quando o receptor se leva á posição conveniente para entregar o transportador, passando então o ar do tubo de transmissão pelo tubo E e penetrando na extremidade trazeira do receptor, de modo a impellir o transportador fóra do mesmo. Para impellir o escapamento de ar do receptor por esse tubo, emprego uma valvula E⁴.

Em F (figs. 5 e 6), representei uma valvula adaptada para se assentar na passagem D⁴ e fecha-la, e em F¹ (fig. 8), uma valvula servindo para o mesmo fim, mas que se acha construída em forma de valvula de embolo, movendo-se na passagem D⁴ F¹, em todas as modificações representadas, indica a haste da valvula, e na fig. 5 representei a construção mais simples da valvula para regular o escapamento do ar do receptor, ficando a valvula mantida e seu assento pela força elastica de uma mola, a qual é, preferivelmente, ajustavel em tensão, de modo a se abrir a valvula sempre que o ar existente no receptor excede uma pressão determinada, abrindo-se, por consequente, a valvula, quando a pressão augmenta pelo effeito da compressão do ar, devido á entrada de um transportador, afim de dar escapamento ao mesmo ar e impellir que elle opere sobre o transportador para o impellir de novo no tubo de transmissão. Na construção representada fig 5 e indicada igualmente em escala menor nas figs. 1 e 2, o orificio D⁴ se acha praticado em uma caixa annular rosca da G, que se parafusa na extremidade do receptor e fórma exteriormente ao assento da valvula d¹ uma camera G¹ communicando, pelas passagens G², com u na passagem de evacuação H H¹ H² H³.

Na extremidade exterior dessa caixa annular parafusa-se a porca G³, na qual parafusa-se, por sua vez, a porca G⁴. G⁵ é uma porca de pressão, e na porca G¹ parafusa-se o anel rosca da G⁶. G⁷ é outra porca de fixação. Compreheende-se facilmente que por meio desta construção, a tensão da mola se póla ajustar á vontade. Representei nas figs. 1, 2, 3 e 6 um encaixe F² praticado na extremidade da haste da valvula F¹ e nas figs. 1 e 2, indiquei uma alavanca f, que passa por esse encaixe e se acha articulada na extremidade de um braço f¹. É claro que basta mover essa alavanca em qualquer tempo para se abrir a valvula.

Na pratica, porém, verifica-se que a pressão no tubo de transmissão e nas partes conexas é susceptivel de variar consideravelmente e, devido a este facto, a acção do assento de mola, na fórma simples representada na fig. 5, não dá os melhores resultados. Si, com effeito, a pressão estiver anormalmente alta na linha, ella ha de abrir a valvula de modo independente do movimento do transportador, podendo assim a abertura dessa valvula se effectuar cedo de mais depois da entrada de um transportador no receptor; e de outro lado, no caso de se achar a pressão anormalmente baixa no tubo, a valvula não se abrirá com a sufficiente rapidez. Por esse motivo achei preferivel adaptar um mecanismo para manter a valvula de modo a abrir a passagem D⁴, depois de aberta a mesma valvula pela pressão de ar na frente do transportador, assegurando assim o escapamento de todo o ar existindo na frente do transportador e o movimento deste até a extremidade trazeira do receptor.

A fig. 6 representa a construção que prefiro para conseguir a abertura da valvula na occasião conveniente e ao mesmo tempo fazer com que se mantenha aberta.

Como se vê nessa figura, echo ou fórma da valvula F um embolo F¹, trabalhando em um cylindro J, communicando por um tubo J¹ com o tubo de transmissão. O tubo J² vai ter preferivelmente ao munhão situado a um lado do receptor, como indicam as figs. 3 e 4, e communica, por meio desse munhão, com um tubo J³, o qual, por sua vez, communica com o tubo de transmissão. Por meio deste dispositivo, comprehen te-se que a pressão no cylindro J ha de se conservar constantemente igual á que existe no tubo de transmissão, e, operando sobre o embolo F¹, ha de manter a valvula no seu assento com uma pressão elastica igual á pressão normal existente no tubo, sendo, de facto, o mecanismo uma mola pneumática. O cylindro J se fixa em posição, como representado, por meio de um anel rosca da G⁸, que se prende na cabeça G⁹ do cylindro e a mantem em posição, sendo a extremidade da cabeça do cylindro rosca da interiormente para nella se prender o supporte da haste rosca da G¹⁰. G¹¹ é uma sobreposta da caixa de estopa. Emprego preferivelmente uma mola I para auxiliar a acção da mola pneumática, sendo, porém, essa mola fraca comparativamente á que serve para manter a valvula assentada, e é claro que a acção da mola pneumática constitue, de facto, uma acção differencial por cujo meio a abertura da valvula fica determinada pela pressão relativa no tubo de transmissão e no receptor.

Para conservar a valvula F aberta, emprego um resalto F³, em conexão com o qual opera uma aldrava K que, fig. 6, passa por uma guia J⁴, situada na borda do cylindro J. A aldrava fica obrigada para cima pela mola K² de modo que quando a valvula F se move para trás até distancia sufficiente, a aldrava se prende no resalto F³ e mantem a valvula na sua posição aberta, podendo assim escapar-se pela passagem de evacuação H todo o ar existente na frente do transportador.

A aldrava solta-se, como representado, pelo effeito de movimento do receptor sobre seus munhões. A haste da aldrava K é do-

tada de um olhal K¹ em que se aloja o pino do braço K³ de uma alavanca de manivella de sino K² K¹, e achando-se o braço K⁴ em conexão, figs. 3 e 7, por meio de uma haste K⁵, com o ponto K⁶ excentrico aos munhões, de sorte que, quando o receptor se move da posição indicada em linhas cheias na fig. 7 para a posição indicada em linhas pontuadas na mesma figura, a aldrava se solta e permite que se feche a valvula.

Na fig. 8 representei uma outra modificação do mecanismo que regula e actúa a valvula, sendo essa construção semelhante á da fig. 6 no que diz respeito ao emprego de uma mola pneumática e comprehendendo um mecanismo por cujo meio a valvula se conserva aberta depois de se abrir pelo effeito da compressão do ar na frente do transportador.

Na construção da fig. 8, a valvula representada por F¹ é, como precedentemente, uma valvula de embolo e tem fixado na sua extremidade trazeira um embolo F² que se move no cylindro j, não differindo o embolo e o cylindro dos que se acham representados em F² e G na fig. 6.

A extremidade do cylindro J, que consiste em uma peça fundida G¹², se acha fechada por meio de uma rolha atarraxada G¹³, contra a qual assenta uma mola I, e um tubo J⁵, que conduz ao cylindro j, mantem neste uma pressão de ar igual á que existe no tubo de transmissão. Compreheende-se facilmente, á vista do desenho, que a acção da pressão do ar, assim como da mola I, tem por effeito impellir a valvula de embolo F¹ para deante, fóra do orificio cylindrico d¹ que lhe serve de assento, ficando, porém, a valvula mantida em posição para fechar a passagem por uma aldrava K¹¹, mandando com o braço K¹⁰ uma alavanca de manivella de sino. K¹² é uma mola que tende a abaixar a aldrava e solta-la do anel de parada F⁶ da haste de valvula F¹, e que se prende na extremidade da aldrava K¹¹, em sua posição normal. Quando um transportador penetra no receptor D, a compressão do ar em frente do transportador, operando sobre face da valvula de embolo F¹, empurra-a para trás até se desprender a aldrava K¹¹ do anel F⁶, ficando então essa aldrava abaixada pela acção da mola K¹², de modo que a mola existente na extremidade trazeira da valvula póde a impellir para deante fóra de seu assento annular d¹, permitindo assim o livre escapamento de ar pelo mesmo assento. A valvula volta á posição conveniente para fechar a extremidade do receptor e se prender de novo na aldrava K¹¹ pelo effeito de movimento do receptor ao entregar o transportador e, como representado, pelo intermedio da haste K³, fixada um pouco excentricamente, e da alavanca de manivella de sino K² K¹ que, neste caso, se acham em conexão com uma haste K⁷, sobre a qual se acham situadas molas K⁸ e K⁹, ficando a mola K⁸ debaixo do braço K¹⁰ da alavanca K¹⁰ K¹¹ e em posição para fazer contacto com o mesmo braço e levantá-lo, enquanto a mola K⁹ se acha em posição para se pôr em contacto com o braço K¹⁰ de uma alavanca de manivella de sino K¹² K¹¹ e levantá-lo, movendo-se o braço K¹³ da mesma alavanca contra o anel de escapamento F⁶ de modo a impellir a valvula F¹ para trás até passar o anel e se prender no braço K¹¹, que serve de aldrava.

O receptor D, como o receptor semelhante apresentado e descripto na minha patente americana n. 385.493, de junho de 1897, se acha disposto para se mover, depois da recepção do transportador, de modo a entregar o mesmo, sendo o motor que serve para este fim posto em operação pela entrada de um transportador no receptor, enquanto o movimento de volta do receptor á posição conveniente para corresponder ao tubo de transmissão se effectua pela sahida do transportador do receptor. Na presente construção aperfeiçoada, porém, emprego um mecanismo regulador do motor, que tem u na tendencia elastica a se mover na posição apropriada

para actuar o motor na direcção conveniente, para por o receptor fóra de correspondencia com o tubo de transmissão, empregando igualmente uma aldrava disposta de modo a se prender no mecanismo regulador do motor quando esse mecanismo se move na posição para actuar o motor, afim de fazer voltar o receptor a corresponder ao tubo de transmissão.

Emprego mais um mecanismo por cujo meio a entrada de um transportador no receptor não actua directamente o mecanismo regulador do motor, mas opera sobre a aldrava, de modo a soltar a do mecanismo regulador, o qual se move depois automaticamente até a sua posição normal, fazendo com que o motor mude a posição do receptor; prendendo-se de novo o mecanismo regulador do motor na aldrava pelo effeito da saída do transportador do receptor.

Utilizo preferivelmente a compressão de ar no receptor, devida à entrada do transportador, para actuar a aldrava, pondo esta aldrava em conexão com o embolo que trabalha no cylindro, e fazendo communicar este ultimo, de um lado, com o tubo de transmissão, e do outro lado, com o receptor, de modo a não ser a aldrava actuada por qualquer variação de pressão commum ao receptor e ao tubo de transmissão, mas somente por um excesso de pressão no receptor sobre a pressão existente no tubo. Póde-se empregar para esse fim qualquer motor, assim como qualquer mecanismo operador do motor conveniente; prefiro, porém, adoptar, como na minha construção anterior, um cylindro pneumático, dotado em suas duas extremidades de uma valvula regulando a admissão de ar comprimido. Representei esta construção nos desenhos em que M é o cylindro motor e M' um embolo que trabalha neste, e que se acha em conexão com o receptor pela haste de embolo M'', a cruzeta M'' e a biella M''. N é a camara de valvula, dotada de uma camara interior de admissão N', communicando com um tubo N'' que parte de uma fonte de ar sob pressão, abrindo a camara N na passagem de evacuação N', pelos orificios N' e N''. N' e N'' são passagens que conduzem da caixa de valvula cylindrica aos orificios M' e M'' do cylindro motor. P é uma valvula de embolo dupla que trabalha no assento de valvula cylindrico da caixa N e se acha adaptada para pôr os orificios M' e M'' alternadamente em communicação com a passagem de fluido de pressão e a passagem de evacuação. P' é a haste de valvula, dotada em sua extremidade superior de uma cabeça P'', e em sua extremidade inferior de uma cabeça P'''. O é uma camara formada na cabeça da caixa de valvula N ou em communicação com essa cabeça, e que communica com camaras de mola O' e O''. A cabeça da camara O' se fecha por meio de um bloco no qual se parafusa o parafuso de ajuste O'', entre o qual e a cabeça P'' da haste de valvula acha-se situada uma mola O' que tendo a comprimir a haste de valvula, e a valvula para traz, na posição que representa a fig. 9. O' é um cylindro formado na mesma caixa que a camara O e que se estende a angulo recto com a mesma camara.

Esse cylindro communica por um orificio O'' com um tubo L', que atravessa, como indicam as figs. 1 e 4, um dos munhões do receptor D e se acha em communicação com um tubo L que conduz à extremidade trazeira do receptor. A outra extremidade do cylindro O' communica por um orificio O' com o tubo L' que conduz, como se vê na fig. 1, ao tubo de transmissão. Q é uma aldrava situada na camara O e ligada à mola Q' da camara O' e que é presa ao parafuso Q'', servindo essa mola para impeller a aldrava na direcção da haste de embolo P', de modo a se prender na espalda P'', da mesma haste, quando esta ultima se ergue a uma altura sufficiente. Q'' é uma haste do embolo fixada na aldrava do lado opposto à mola Q' e ligada a um embolo Q' do cylindro O'.

O modo de funcionar das partes acima descriptas comprehende-se facilmente. A posição normal de repouso da valvula P, é sua posição elevada, em que põe a camara N' em communicação com a extremidade superior do cylindro M e faz communicar a extremidade inferior do mesmo cylindro com a passagem de evacuação N''. A valvula fica mantida nesta posição pela aldrava Q que se prende na espalda P, sob a acção da mola Q. Enquanto a pressão existente em ambas as extremidades do cylindro O' for igual, sendo simplesmente a do tubo de transmissão no momento da entrada de um transportador no receptor, a pressão do ar introduzido no cylindro pelos tubos L e L' é superior á que se introduz no mesmo cylindro pelo tubo L'', seguindo-se que o embolo Q' se move exteriormente, arrastando consigo a aldrava e soltando a espalda P'. A acção da mola O' move simultaneamente a valvula até a posição representada na fig. 9, em que o ar se evacua da extremidade superior do cylindro M e fica admittido na extremidade inferior do mesmo cylindro, movendo por consequente o receptor e pondo-o fóra de correspondencia com o tubo de transmissão.

R é uma plataforma disposta de modo a receber o transportador quando sabe do receptor, achando-se essa plataforma articulada em R' e dotada de um contrapeso R'', de maneira a occupar normalmente a posição representada na fig. 2. A plataforma fica mantida na sua posição de recepção por uma espalda R'' situada na mesma plataforma e que se prende em uma espalda S' fixada em uma alavanca S'', articulada em S'. S é uma parafusa fixa, sobre a qual se inclina a qual assenta, por meio de molas, como indicando, uma parafusa elastica S', e S' é uma haste que se acha em conexão, em uma extremidade com a parada elastica e assenta na outra extremidade contra a alavanca S'' ou se acha muito perto da mesma, enquanto S'' é uma mola que mantém a alavanca S' em contacto ou quasi em contacto com a haste S'. R é uma alavanca fixada na plataforma R em seu ponto de articulação e que se acha em conexão, por meio de uma haste R', com uma alavanca de manivella do tipo R'' R'', achando-se o braço R'' disposto em posição tal, relativamente à cabeça P'' da haste de valvula, que na occasião em que a plataforma R se move para baixo, elle se impurra até se prender à espalda P'' na aldrava Q. R' é uma parada que limita a descida da plataforma R.

O modo de funcionar das ultimas partes que acabo de descrever já foi descripto em parte e é facil de comprehender. O receptor, oscillando para baixo sob a influencia do motor, entrega o transportador sobre a plataforma e contra a parafusa elastica S' que, operando pelo intermedio da haste S', impurra exteriormente a alavanca S'', soltando as espaldas S' e R' uma de outra e permitindo que o peso do transportador mova a plataforma para baixo em posição horizontal, retirando-se o transportador de plataforma no fim desse movimento por meio de um mecanismo conveniente. O contrapeso R'' faz então voltar as partes a posição representada na fig. 2, tendo o movimento para baixo da plataforma R, operando pelo intermedio da haste R' como se descreveu, mudando a posição da valvula e communicando portanto um movimento inverso ao embolo do cylindro e voltando por consequente o receptor à sua posição normal em que se conserva até que outro transportador penetre no mesmo receptor.

Em resumo, reinvinho e mo pontos e caracteres constitutivos da invenção:

1º, a combinação com um tubo pneumático de transmissão ou transitio e um receptor tubular adaptado para receber um transportador transmitido pelo tubo e tendo um orificio de assento de valvula, como D', em sua extremidade trazeira, de uma passagem de evacuação em communicação com esse

orificio; uma valvula para fechar o orificio, e uma mola pneumática ou commum com o tubo de transitio e com a valvula mencionada: tudo substancialmente como foi descripto e de modo a se utilizar a pressão normal no tubo para manter a valvula fechada, enquanto esta é susceptivel de se mover sob a acção do augmento de pressão no receptor, devido à entrada de um transportador;

2º, a combinação com um tubo pneumático de transitio e um receptor tubular adaptado para receber um transportador transmitido pelo tubo e tendo um orificio de assento de valvula, como D', em sua extremidade trazeira, de uma passagem de evacuação em communicação com esse orificio; uma valvula para fechar o orificio; uma mola ajustavel, como I, e uma valvula pneumática em conexão com o tubo de transitio e com a valvula mencionada: tudo substancialmente como foi descripto acima e de modo a se utilizar a pressão normal no tubo para manter a valvula fechada, enquanto esta é susceptivel de se mover sob a acção do augmento de pressão no receptor, devido à entrada de um transportador;

3º, a combinação com um tubo pneumático de transitio e um receptor tubular adaptado para receber um transportador transmitido pelo tubo e tendo um orificio de assento de valvula, como D', em sua extremidade trazeira, de uma passagem de evacuação em communicação com esse orificio; meios elasticos actuando para manter normalmente a valvula fechada, sendo, porém, adaptados para permittir que se abra sob a pressão produzida pela entrada de um transportador no receptor; meios para manter a valvula em posição aberta depois do se abrir pelo effeito da pressão do ar do receptor, e meios, actuados pelo movimento do receptor para entrear o transportador, operando para fazer voltar a valvula à sua posição fechada;

4º, a combinação com um tubo pneumático de transitio e um receptor tubular adaptado para receber um transportador transmitido pelo tubo e tendo um orificio de assento de valvula, como D', em sua extremidade trazeira, de uma passagem de evacuação em communicação com esse orificio; uma valvula para fechar o mesmo orificio; meios elasticos actuando para manter normalmente a valvula fechada, sendo, porém, adaptados para permittir que se abra sob a pressão produzida pela entrada de um transportador no receptor; uma aldrava, como K, disposta de modo a se prender na valvula e a conservar aberta, e um mecanismo para soltar a aldrava, operado pelo movimento do receptor para entregar o transportador;

5º, em combinação com um tubo pneumático de transitio, o receptor articulado D, adaptado para se mover de modo a corresponder ao tubo para receber um transportador e fóra de correspondencia com o mesmo tubo para entregar o transportador; um anteparo D', disposto de modo a fechar a extremidade dos tubos quando o receptor se afasta da mesma extremidade; um tubo E atravessando o anteparo D' em posição para corresponder ao tubo de transitio, quando o receptor se acha na posição de entregar o transportador, e conluzido à extremidade trazeira do receptor, e uma valvula de retenção, como E'', situada no mesmo tubo E;

6º, em combinação com um tubo pneumático de transitio e um receptor movel adaptado para se mover de modo a corresponder ao mesmo tubo para receber um transportador e fóra de correspondencia com esse tubo para entregar o transportador, um motor disposto de modo a pôr em movimento o receptor; e um mecanismo regulador do motor e meios, como uma mola, para mover e manter esse mecanismo em posição conveniente para actuar o motor de modo a pôr o receptor fóra de correspondencia com o tubo; uma aldrava para manter esse dispositivo em posição, de modo a actuar o motor para pôr de novo o receptor em correspondencia com o tubo de transitio, e um mecanismo

para actuar o motor na direcção conveniente, para por o receptor fóra de correspondencia com o tubo de transmissão, empregando igualmente uma aldrava disposta de modo a se prender no mecanismo regulador do motor quando esse mecanismo se move na posição para actuar o motor, afim de fazer voltar o receptor a corresponder ao tubo de transmissão.

Emprego mais um mecanismo por cujo meio a entrada de um transportador no receptor não actua directamente o mecanismo regulador do motor, mas opera sobre a aldrava, de modo a saltar a do mecanismo regulador, o qual se move depois automaticamente até a sua posição normal, fazendo com que o motor mude a posição do receptor; prendendo-se de novo o mecanismo regulador do motor na aldrava pelo efeito da saída do transportador do receptor.

Utilizo preferivelmente a compressão de ar no receptor, devida à entrada do transportador, para actuar a aldrava, pondo esta aldrava em conexão com o embolo que trabalha no cylindro, e fazendo communicar este ultimo, de um lado, com o tubo de transmissão, e do outro lado, com o receptor, de modo a não ser a aldrava actuada por qualquer variação de pressão common ao receptor e ao tubo de transmissão, mas sómente por um excesso de pressão no receptor sobre a pressão existente no tubo. Póde-se empregar para esse fim qualquer motor, assim como qualquer mecanismo operador do motor conveniente; prefiro, porém, adoptar, como na minha construção anterior, um cylindro pneumático, dotado em suas duas extremidades de uma valvula regulando a admissão de ar comprimido. Representei esta construção nos desenhos em que M é o cylindro motor e M' um embolo que trabalha neste, e que se acha em conexão com o receptor pela haste de embolo M², a cruzeta M³ e a biella M⁴. N é a camara de valvula, dotada de uma camara interior de admissão N¹, communicando com um tubo N² que parte de uma fonte de ar sob pressão, abrindo a camara N na passagem de evacuação N⁷, pelos orificios N³ e N⁴. N⁵ e N⁶ são passagens que conduzem da caixa de valvula cylindrica aos orificios M⁵ e M⁶ do cylindro motor. P é uma valvula de embolo dupla que trabalha no assento de valvula cylindrica da caixa N e se acha adaptada para pôr os orificios M⁵ e M⁶ alternadamente em communicação com a passagem de fluido de pressão e a passagem de evacuação. P¹ é a haste de valvula, dotada em sua extremidade superior de uma cabeça P², e em sua extremidade inferior de uma cabeça P³. O é uma camara formada na cabeça da caixa de valvula N ou em communicação com essa cabeça, e que communica com camaras de mola O¹ e O². A cabeça da camara O² se fecha por meio de um bloco no qual se parafusa o parafuso de ajuste O³, entre o qual e a cabeça P³ da haste de valvula acha-se situada uma mola O⁴ que tende a comprimir a haste de valvula, e a valvula para traz, na posição que representa a fig. 9. O⁵ é um cylindro formado na mesma caixa que a camara O e que se estende a angulo recto com a mesma camara.

Esse cylindro communica por um orificio O⁶ com um tubo L¹, que atravessa, como indicam as figs. 1 e 4, um dos manelhos do receptor D e se acha em communicação com um tubo L que conduz à extremidade trazeira do receptor. A outra extremidade do cylindro O⁵ communica por um orificio O⁷ com o tubo L² que conduz, como se vê na fig. 1, ao tubo de transmissão. Q é uma aldrava situada na camara O e ligada à mola Q¹ da camara O¹ e que é presa ao parafuso Q², servindo essa mola para impellir a aldrava na direcção da haste de embolo P¹, de modo a se prender na espalda P², da mesma haste, quando esta ultima se ergue a uma altura sufficiente. Q³ é uma haste de embolo fixada na aldrava do lado opposto à mola Q¹ e ligada a um embolo Q⁴ do cylindro O⁵.

O modo de funcionar das partes acima descriptas comprehende-se facilmente. A posição normal de repouso da valvula P, é sua posição elevada, em que põe a camara N¹ em communicação com a extremidade superior do cylindro M e faz communicar a extremidade inferior do mesmo cylindro com a passagem de evacuação N⁷. A valvula fica mantida nesta posição pela aldrava Q que se prende na espalda P, sob a acção da mola Q. Enquanto a pressão existente em ambas as extremidades do cylindro O⁵ fica igual, sendo simplesmente a do tubo de transmissão no momento da entrada de um transportador no receptor, a pressão do ar introduzido no cylindro pelos tubos L e L¹ é superior á que se introduz no mesmo cylindro pelo tubo L², seguindo-se que o embolo Q⁴ se move exteriormente, arrastando consigo a aldrava e saltando a espalda P². A acção da mola O⁴ move simultaneamente a valvula até a posição representada na fig. 9, em que o ar se evacua da extremidade superior do cylindro M e fica admitido na extremidade inferior do mesmo cylindro, movendo por conseguinte o receptor e pondo-o fóra de correspondencia com o tubo de transmissão.

R é uma plataforma disposta de modo a receber o transportador quando sahe do receptor, achando-se essa plataforma articulada em R¹ e dotada de um contrapeso R², de maneira a occupar normalmente a posição representada na fig. 2. A plataforma fica mantida na sua posição de recepção por uma espalda R³ situada na mesma plataforma e que se prende em uma espalda S¹ fixada em uma alavanca S², articulada em S³. S é uma parafusa fixa, sobre a fice inclinada da qual assenta, por meio de molas, como indicado, uma parafusa elastica S⁴, e S⁵ é uma haste que se acha em conexão, em uma extremidade com a parafusa elastica e assenta na outra extremidade contra a alavanca S² ou se acha muito perto da mesma, enquanto S⁶ é uma mola que mantém a alavanca S² em contacto ou quasi em contacto com a haste S⁵. R⁴ é uma alavanca fixada na plataforma R em seu ponto de articulação e que se acha em conexão, por meio de uma haste R⁵, com uma alavanca de manivella de sino R⁶, achando-se o braço R⁷ disposto em posição tal, relativamente à cabeça P³ da haste de valvula, que na occasião em que a plataforma R se move para baixo, elle a empurra até se prender à espalda P² na aldrava Q. R⁸ é uma parada que limita a descida da plataforma R.

O modo de funcionar das ultimas partes que acabo de descrever já foi descripto em parte e é facil de comprehender. O receptor, oscillando para baixo sob a influencia do motor, entrega o transportador sobre a plataforma e contra a parafusa elastica S⁴ que, operando pelo intermedio da haste S⁵, impurra exteriormente a alavanca S², saltando as espaldas S³ e R⁷ uma da outra e permitindo que o peso do transportador mova a plataforma para baixo em posição horizontal, retirando-se o transportador de plataforma no fim desse movimento por meio de um mecanismo conveniente. O contrapeso R² faz então voltar as partes a posição representada na fig. 2, tendo o movimento para-baixo da plataforma R, operando pelo intermedio da haste R⁵ como se descreveu, mudando a posição da valvula e communicando portanto um movimento inverso ao embolo do cylindro e voltando por conseguinte o receptor à sua posição normal em que se conserva até que outro transportador penetre no mesmo receptor.

Em resumo, reinviatico como pontos e caracteres constitutivos da invenção:

1º, a combinação com um tubo pneumático de transmissão ou transitio e um receptor tubular adaptado para receber um transportador transmittido pelo tubo e tendo um orificio de assento de valvula, como D¹, em sua extremidade trazeira, de uma passagem de evacuação em communicação com esse

orificio; uma valvula para fechar o orificio, e uma mola pneumática em conexão com o tubo de transitio e com a valvula mencionada: tudo substancialmente como foi descripto e de modo a se utilizar a pressão normal no tubo para manter a valvula fechada, enquanto esta é susceptivel de se mover sob a acção do augmento de pressão no receptor, devido à entrada de um transportador;

2º, a combinação com um tubo pneumático de transitio e um receptor tubular adaptado para receber um transportador transmittido pelo tubo e tendo um orificio de assento de valvula, como D¹, em sua extremidade trazeira, de uma passagem de evacuação em communicação com esse orificio; uma valvula para fechar o orificio; uma mola ajustavel, como I, e uma valvula pneumática em conexão com o tubo de transitio e com a valvula mencionada: tudo substancialmente como foi descripto acima e de modo a se utilizar a pressão normal no tubo para manter a valvula fechada, enquanto esta é susceptivel de se mover sob a acção do augmento de pressão no receptor, devido à entrada de um transportador;

3º, a combinação com um tubo pneumático de transitio e um receptor tubular adaptado para receber um transportador transmittido pelo tubo e tendo um orificio de assento de valvula, como D¹, em sua extremidade trazeira, de uma passagem de evacuação em communicação com esse orificio; meios elasticos actuando para manter normalmente a valvula fechada, sendo, porém, adaptados para permittir que se abra sob a pressão produzida pela entrada de um transportador no receptor; meios para manter a valvula em posição aberta depois do se abrir pelo efeito da pressão do ar do receptor, e meios, actuados pelo movimento do receptor para entrezar o transportador, operando para fazer voltar a valvula à sua posição fechada;

4º, a combinação com um tubo pneumático de transitio e um receptor tubular adoptado para receber um transportador transmittido pelo tubo e tendo um orificio de assento de valvula, como D¹, em sua extremidade trazeira, de uma passagem de evacuação em communicação com esse orificio; uma valvula para fechar o mesmo orificio; meios elasticos actuando para manter normalmente a valvula fechada, sendo, porém, adaptados para permittir que se abra sob a pressão produzida pela entrada de um transportador no receptor; uma aldrava, como K, disposta de modo a se prender na valvula e a conservar aberta, e um mecanismo para saltar a aldrava, operado pelo movimento do receptor para entregar o transportador;

5º, em combinação com um tubo pneumático de transitio, o receptor articulado D, adaptado para se mover de modo a corresponder ao tubo para receber um transportador e fóra de correspondencia com o mesmo tubo para entregar o transportador; um anteparo D², disposto de modo a fechar a extremidade dos tubos quando o receptor se afasta da mesma extremidade; um tubo E atravessando o anteparo D² em posição para corresponder ao tubo de transitio, quando o receptor se acha na posição de entregar o transportador, e confluzido à extremidade trazeira do receptor, e uma valvula de retenção, como E¹, situada no mesmo tubo E;

6º, em combinação com um tubo pneumático de transitio e um receptor movel adaptado para se mover de modo a corresponder ao mesmo tubo para receber um transportador e fóra de correspondencia com esse tubo para entregar o transportador, um motor disposto de modo a pôr em movimento o receptor; um mecanismo regulador do motor e meios, como uma mola, para mover e manter esse mecanismo em posição conveniente para actuar o motor de modo a pôr o receptor fóra de correspondencia com o tubo; uma aldrava para manter esse dispositivo em posição, de modo a actuar o motor para pôr de novo o receptor em correspondencia com o tubo de transitio, e um mecanismo

para soltar a aldrava actuado por um augmento de pressão no receptor;

7, em combinação com um tubo pneumático de transitio e um receptor movel adaptado para se mover de modo a corresponder ao mesmo tubo para receber um transportador e fóra de correspondencia com o mesmo tubo para entregar o transportador, um motor disposto de modo a pôr em movimento o receptor, um dispositivo regulador do motor e meios, como uma mola, para mover e manter esse dispositivo em posição conveniente para actuar o motor de modo a pôr o receptor fóra de correspondencia com o tubo; uma aldrava para manter esse dispositivo em posição, de modo a actuar o motor para pôr de novo o receptor em correspondencia com o tubo de transitio e um mecanismo para soltar a aldrava actuado por um excesso de pressão no receptor sobre a pressão existente no tubo de transitio ou transmissão;

8, em combinação com um tubo pneumático de transitio e um receptor movel adaptado para se mover de modo a corresponder a esse tubo para receber um transportador e fóra de correspondencia com o mesmo tubo para entregar o transportador, um motor disposto para mover o receptor; um dispositivo regulador do motor e meios, como uma mola para mover e manter esse dispositivo em posição para actuar o motor de modo a pôr o receptor fóra de correspondencia com o tubo; uma aldrava para manter esse dispositivo em posição para actuar o motor de modo a pôr de novo o receptor em correspondencia com o tubo de transitio; um mecanismo para soltar a aldrava actuado por um augmento de pressão no receptor, e meios, actua los pela sabida de um transportador do receptor, para prender de novo na aldrava o dispositivo regulador mencionado;

9, em combinação com um tubo pneumático de transitio e um receptor movel adaptado para se mover de modo a corresponder a esse tubo para receber um transportador e fóra de correspondencia com o mesmo tubo para entregar o transportador, um cylindro e um embolo, como MM1, para mudar a posição do receptor; uma valvula disposta de modo a regular a admissão do fluido motor no cylindro e sua evacuação do mesmo; meios, como uma mola, para mover e manter essa valvula em posição para pôr o receptor fóra de correspondencia com o tubo de transitio; uma aldrava para manter a valvula na sua posição alternada, e meios, actuados por um augmento de pressão no receptor, para soltar a aldrava;

10, em combinação com um tubo pneumático de transitio e um receptor movel adaptado para se mover de modo a corresponder a esse tubo para receber um transportador e fóra de correspondencia com o mesmo tubo para entregar o transportador, um cylindro e um embolo, como MM1, para mudar a posição do receptor; uma valvula disposta para regular a admissão do fluido motor no cylindro e sua evacuação do mesmo; e meios, como uma mola, para mover e manter essa valvula em posição para pôr o receptor fóra de correspondencia com o tubo de transitio; uma aldrava para manter a valvula na sua posição alternada; um cylindro Q¹, em comunicação em uma de suas extremidades, com a parte trazeira do receptor e na outra extremidade, com o tubo de transitio, e um embolo Q², trabalhando no mesmo cylindro e em conexão com a aldrava como se descreveu;

11, em combinação com um tubo pneumático de transitio e um receptor, substancialmente como se descreveu, uma plataforma de recepção articulada, como R, disposta de modo a receber o transportador depois de sua descarga do receptor; uma aldrava operando para manter essa plataforma na sua posição de recepção, e um mecanismo para soltar a aldrava, actuado pela descarga de um transportador sobre a mesma plataforma.

Rio de Janeiro, 2 de maio de 1899. — Como procuradores, Jules Géraud & L'clero,

N. 2.861 — Memorial descriptivo acompanhando um pedido de privilegio, durante 15 annos, na Republica dos Estados Unidos do Brasil, para aperfeiçoamentos em transportadores para tubos pneumáticos. Invenção de Birney Clark Butcheller, residente em Philadelphit, Estados Unidos da America do Norte

A invenção se refere á construcção de transportadoras para tubos pneumáticos e tem por objecto fornecer um transportador de construcção simples e vantajosa, preenchendo as condições seguintes:

1^a, o fechamento hermetico do transportador de modo a não dar passagem á agua;

2^a, a fixação solida de uma placa de contacto electrico no transportador;

3^a, uma tampa ou porta construida de modo a formar uma junta impermeavel com o transportador, quando se fecha e ao mesmo tempo deixar livre a extremidade de carregamento do transportador, quando se abre;

4^a, um mecanismo de fixação simples e efficiente para a tampa do transportador, adaptado para assegurar o fechamento conveniente da mesma tampa sobre o corpo do transportador, antes de introduzir este no tubo.

Para se comprehender claramente a natureza dos meus aperfeiçoamentos, passo agora a descrevel-os, referindo-me aos desenhos annexos:

A fig. 1 é uma elevação lateral em secção de um transportador dotado de meus aperfeiçoamentos.

A fig. 2 é uma vista da extremidade da tampa do transportador, representando a mesma tampa fechada na posição conveniente.

A fig. 3 é uma vista da extremidade deanteira do transportador.

A fig. 4 é uma elevação, parte em secção, da peça de alvado empregada em conexão com a extremidade deanteira do transportador.

A fig. 5 é uma elevação seccional semelhante, tomada a angulo recto com a secção representada na fig. 4.

A fig. 6 é uma vista em perspectiva do mecanismo de aldrava, empregado em conexão com a peça de alvado.

A fig. 7 é uma vista em perspectiva da placa de contacto, e a fig. 8 é uma secção transversal, tomada pela linha $\alpha\alpha$ da fig. 5.

A—indica as paredes lateraes do transportador, que é formado de folha metallica conveniente.

BB—são os aneis de contacto fixados em redor das paredes dos transportadores.

C—é um assento conico fixado no lado interior da extremidade trazeira do transportador.

D—é um bloco cravado nas paredes do transportador adeante do assento C e supportando a charneira E, em que se acha fixada uma barra EI, em conexão, na sua extremidade exterior, por meio de outra charneira E², com a tampa F, a qual é preferivelmente dotada de paredes conica F¹ que se alongam exteriormente e terminam por flange F² voltado exteriormente e um adaptado para se applicar nas paredes do transportador.

F²—é uma placa annular fixada no lado interior da tampa F e que serve, em conexão com o flange F², para supportar e fixar em posição um anel do guarnição G, que se colla contra o assento conico C, do corpo do transportador; H é um pino fixado excentricamente na tampa F, de modo a gyrar na mesma e em que se acha fixado um excentrico I que se aloja em um encaixe J1 praticado na extremidade exterior de uma

placa J, articulada, no centro, ou perto do centro da tampa, em um pino K, e na qual se acham articulados em pontos LL, etc., substancialmente equidistantes do pino K, ferrolhos M etc., que atravessam a parede F² da tampa, em que existem perfurações f para este fim e penetram em cavidades convenientes correspondentes, praticadas no assento C. H1 é uma manivella, preferivelmente formada de uma placa de mola, e fixada no pino H, como representado, de modo que quando se revolve para a posição em que sua extremidade exterior se acha na periferia do transportador, correm-se os ferrolhos M, abaixando-se preferivelmente a extremidade exterior da manivella, de modo a ficar no interior das paredes F² da tampa.

Deve-se notar que nesta construcção, a conexão de dupla charneira da tampa e do carregador é tal que permite á tampa mover-se, uma vez aberta de maneira a deixar livre a extremidade aberta do transportador, além de que, por meio dessa dupla charneira pôde-se inserir a tampa com uma rolha na extremidade do transportador, alojando-se a mesma tampa perfeitamente no assento conico C e facilitando assim o estabelecimento de uma junta impermeavel á agua. Quando se abre e se fecha a tampa, a manivella H1 deve se mover em posição conveniente ara, pelo intermedio do e-pigão H, do excentrico I e da placa J, desprender os ferrolhos.

Nesta posição a manivella H1, achando-se articulada excentricamente na tampa, estende-se exteriormente ás paredes do transportador até uma distancia tal que forma obstatculo á inserção do transportador em um tubo pneumático.

É necessario, portanto, não sómente para fechar a tampa em posição, como tambem para se poder introduzir o transportador no tubo, que a manivella se mova na posição apropriada para correr os ferrolhos e prender a tampa, sendo claramente impossivel, em consequencia da natureza da conexão existente entre a tampa e o transportador, fazer tomar a manivella uma posição inclinada que os ferrolhos se acham corridos, sem estes serem realmente alojados nas cavidades praticadas para os receber no assento conico.

Tratando agora da extremidade deanteira do transportador, N—é uma placa em forma de prato fixada na extremidade de frente das paredes do transportador, de modo a formar com ella uma junta impermeavel N1, sendo a borda da placa N virada em N² sobre a extremidade das paredes do transportador. No centro ou perto do centro da placa N formo de preferencia uma cavidade N³, e, para minha construcção especial, pratico um orificio n³, que atravessa a placa. O—é uma peça de alvado atarraxada em sua extremidade interior, passando pelo furo n³, em que fica mantida pela porca O². A peça de alvado traz uma cavidade O1 e alargada em sua extremidade exterior, como indicarlo com O², tendo a parte alargada uma passagem em forma de encaixe O³, que vae ter á sua face exterior e abre em uma cavidade de maiores dimensões O⁴, que pôde ser de forma annular e debaixo da qual existe uma abertura alongada O⁵, em que desemboca a cavidade O1. P1—é a haste de uma peça de aldrava, dotada de um encaixe P² e de uma cabeça alongada P³, tendo um rebalço transversal P⁴. U—é uma mola que se insere na cavidade O da peça de alvado e sobre a qual assenta a haste P1 da peça de aldrava, sendo P² um pino que passa pela peça de alvado e o encaixe P² da peça de aldrava e serve para manter esta ultima em posição, como indicado figs. 4 e 5, contra a tensão da mola U. S—é uma haste fixada no lado inferior de uma placa de contacto S1 e dotada em sua extremidade interior de uma secção alongada S². S³—é uma perfuração longitudinal, que atravessa a placa de contacto e a haste, preferivelmente da forma rectangular, como representado. O1—é uma placa de metal annular fixada na parte O² da peça de alvado, como representa

a fig. 1, e que serve para supportar o que chamará a almofada da extremidade do transportador, constituída como representa o desenho, por peças annulares de couro Q sendo Q1 rebites que mantêm entre si a extremidade exterior desses discos, e Q' rebites por cujo meio se fixam na placa O'. Entre a almofada Q e a placa N, em T, acha-se uma guarnição de materia elastica, como madeira. N'—é uma peça que se fixa no lado interior da placa N e forma com ella uma junta impermeavel.

E' evidente que, por meio da construcção descripta, a extremidade exterior do transportador se torna elastica, de modo a ceder em caso de ficar submettida a algum choque, sendo ao mesmo tempo o interior do transportador protegido contra a agua que pudesse penetrar na cabeça elastica pela junta impermeavel formada entre a placa N e as paredes do transportador e pelo chapéu impermeavel N', cobrindo o centro perfurado da placa N'.

O que chamei acima placa de contacto é um mecanismo destinado a fazer contacto electrico com um mecanismo emprehado em conexão com o systema de tubo pneumatico, havendo, no caso que considero, uma serie de placas de contacto de diametro differente, adaptada cada uma para fazer contacto com bornes electricos dispostos a distancias differentes um de outro, nas diversas partes do systema. E', portanto, necessario que o transportador se possa dotar facilmente de uma peça de contacto correspondente á parte particular do systema em que se deve entregar, e que essa peça seja intermutavel. Poder-se-ha conseguir facilmente esse resultado, construindo as placas S' de diametro variavel; proffiro, porém, empregar a placa S' simplesmente como supporte da propria peça de contacto R, levando um furo central, para a passagem da haste S, e uma cavidade R', para receber S'. Quer a placa S' se empregue só ou com a placa de contacto adicional R, comprehende-se que ella se póde inserir na peça de alvado e que nesta posição sua peça de extremidade S' assenta contra a peça de extremidade P' da aldrava que se acha situada transversalmente ao encaixe P'. Comprime-se para dentro a placa S' e seus accessorios, a peça de aldrava P', P', fica igualmente comprimida para dentro, e, dando-se volta á placa S', a parte S' toma uma posição transversal á perfuração O' e se prende no rebaixo P' da peça de aldrava, ficando assim solidamente mantida em posição. Para removê-la, é necessario introduzir no orificio S' uma chave que abaixa a aldrava até se desprender seu rebaixo P' da parte S' da placa de contacto, ou do mecanismo de placa de contacto, podendo-se então dar volta a esse mecanismo de modo a correspondêr ao encaixe O', para então se remover.

O mecanismo especial de aldrava acima descripto e representado nos desenhos annexos é ao mesmo tempo simples e vantajoso, e julgo ter sido eu o primeiro que adaptou uma aldrava de mola automatica para prender e manter as peças de contacto em posição sobre o transportador. Fica entendido, portanto, que não me limito ao mecanismo particular representado, excepto naquellas das reivindicações que se referem especialmente a detalhes de construcção.

Em resumo, reivindico como pontos e caracteres constitutivos da invenção:

1º, um transportador para tubos pneumaticos, tendo em sua extremidade de frente um mecanismo de aldrava actuado por uma mola em combinação com uma placa de contacto, adaptada para se prender e se fixar na extremidade de frente do transportador, por esse mecanismo de aldrava;

2º, um transportador para tubos pneumaticos, tendo em sua extremidade de frente um mecanismo de aldrava actuado por uma mola, em combinação com uma placa de contacto adaptada para se prender e se fixar na extremidade de frente do transportador por esse mecanismo de aldrava, e um orificio indo ter

ao mecanismo de aldrava e pelo qual se introduz uma chave para soltar a mesma placa.

3º, um transportador para tubos pneumaticos tendo em sua extremidade de frente uma abertura para a introdução da haste de uma placa de contacto e uma aldrava actuada por uma mola adaptada para se prender na mesma haste, em combinação com uma placa de contacto tendo uma haste adaptada para penetrar na mesma abertura e se prender na aldrava, e um orificio pelo qual se póde introduzir uma chave para soltar a aldrava;

4º, um transportador para tubos pneumaticos tendo em sua extremidade de frente um alvado, como O', tendo uma abertura alongada O', um espaço circular O' e uma camara de mola O', em combinação com uma aldrava P' tendo uma cabeça P' situada no espaço O' e um rebaixo P' praticado na mesma cabeça de modo a se achar situado transversalmente á abertura O', e uma mola disposta de modo a comprimir essa aldrava exteriormente, substancialmente como se descreveu e por cujo meio se póde prender uma placa de contacto;

5º, um transportador para tubos pneumaticos tendo em sua extremidade de frente uma placa N formando uma junta impermeavel com os lados do transportador e dotada de uma perfuração n', em combinação com um alvado OO' que se estende por essa perfuração e se acha fixado no lado interior das placas N por meio de uma porca O', por exemplo, e uma almofada de extremidade Q, fixada na extremidade exterior do alvado, uma guarnição elastica T entre a almofada de extremidade e a placa N, e um chapéu impermeavel N', fixado no lado interior da placa N, substancialmente como se descreveu e para o fim especificado;

6º, um transportador para tubos pneumaticos tendo um assento de tampa conico em combinação com uma tampa dotada de uma flange conico, como F', que se estende exteriormente, flanges F' e F' que mantêm uma guarnição, e um anel elastico de guarnição situado no flange F', entre os flanges F' e F'; uma barra articulada, como F', e charneiras EE', pondo essa barra em conexão com o lado do transportador e com a tampa respectivamente;

7º, uma tampa para transportadores pneumaticos tendo pino, substancialmente central, como K, em combinação com uma placa J articulada nesse pino em uma extremidade e dotada de um serie de ferrolhos MM, etc., articulados na mesma, e um encaixe; como J', formado na outra extremidade da placa; um pino H fixado excentricamente na tampa, de modo a revolver nesta, um excentrico I fixado no mesmo pino, de modo a se achar situado no eixo J' e se prender no mesmo; e uma manivella H' fixada no mesmo pino, como se descreveu, e de modo a se achar situada no periphéria do transportador somente quando se revolve para tomar a posição em que os ferrolhos MM, etc., se acham cobertos.

8º, uma tampa para transportadores pneumaticos tendo paredes F que se estendem exteriormente e um pino substancialmente central, como K, em combinação com uma placa J articulada nesse pino, em uma extremidade e dotada de uma serie de ferrolhos MM etc., articulados na mesma placa, e um encaixe, como J', formado na outra extremidade da placa, um pino H fixado excentricamente na tampa de modo a revolver nesta, um excentrico I fixado no mesmo pino de modo a se achar situado no eixo J' e se prender no mesmo, e uma manivella de mola H' fixada no mesmo pino, como se descreveu, e de modo a se achar situada dentro e debaixo da periphéria das paredes F somente quando se revolve, de modo a tomar a posição em que se correm os ferrolhos MM, etc.

Rio de Janeiro, 2 de maio de 1899.—
—Como procuradores, Jules Géraud & Leclerc.

— *Memorial descriptivo acompanhando um pedido de privilegio, durante 15 annos, na Republica dos Estados Unidos do Brazil, para «Aperfeçoamentos na fabricação do papel». Invenção de Louis Capazza, domiciliado em Brusellas (Belgica).*

A invenção refere-se a um processo economico de carregar e collar o papel, fornecendo assim um papel sobre o qual se pode escrever com a maior parte dos metaes. Esse processo consiste em provocar durante a fabricação do papel, em presença da fibra mesma, um precipitado impalpavel de carbonato de cal.

A formação do carbonato de cal em presença da fibra mesma tem a vantagem de proporcionar uma perfeita repartição e uma completa adherencia do carbonato sobre a fibra.

Todos os methodos de preparação do carbonato de cal por precipitação podem ser empregados, como por exemplo, a dupla decomposição do chlorureto de calcio e do carbonato de sodio no apparelho de trituração (pile) ou na cuba provida de agitadores, que se acha no principio da machina de fazer papel; esse processo, no entanto, tem o inconveniente de produzir chlorureto de sodio que torna o papel ligeiramente hygrometrico.

Um processo preferivel consiste em empregar na diluição da massa, no apparelho refinador de triturar, e na cuba situada no principio da machina de papel, agua de cal em lugar de agua commum e fazer passar na dita cuba uma corrente gaseosa contendo acido carbonico, por exemplo, os gazes provenientes quer da combustão nas caldeiras, depois summaria separação por lavagem das impurezas solidas, quer dos fornos de queimar eil servindo para a fabricação do assusar ou para a fabricação do carbonato de soda pelo processo Solvay.

A quantidade de acido carbonico a injectar na cuba deve pelo menos ser bastante para que a massa diluida não seja alcalina. Sendo obtido esse resultado, deixa-se logo na cuba a quantidade de sabão de resina necessaria para a collagem e continúa-se, na dita cuba, a injectação de acido carbonico até que quantidade sufficiente de resina seja posta em liberdade para assegurar a collagem. Se não for necessario, adiciona-se-ha um pouco de sulfato de alumina ou um outro producto de reacção acida.

Em resumo, reivindico como pontos e caracteres constitutivos da invenção:

1º, um processo para carregar e collar o papel, consistindo em injectar acido carbonico ou gazes contendo acido carbonico no triturador (pile) e na cuba situada no principio da machina de fazer papel em presença da fibra; agua de cal e de sabão de resina em quantidade sufficiente para que a massa diluida tenha uma reacção neutra;

2º, toda e qualquer reacção chimica no triturador ou na cuba, situada no principio da machina de fabricar papel, dando um precipitado de carbonato de cal em presença da fibra, como por exemplo, a dupla decomposição entre o chlorureto de calcio e o carbonato de sodio.

Rio de Janeiro, 7 de julho de 1899.—
Jules Géraud & Leclerc.

N. 2.863 — *Memorial descriptivo acompanhando um pedido de privilegio, durante 15 annos, na Republica dos Estados Unidos do Brazil, para «Meio mecanico de formar capa de duas voltas no fabrico de cigarros». Invenção de Birel & Comp., successores de Meuron & Comp., estabelecidos nesta Capital Federal.*

No fabrico de cigarros por meio de machinas taes como Bonsack, Elliott, Grabau, Hammon, Venners, Briggs, Eureka, Fearless, Eclips, etc., nas quaes um cigarro continuo,

constituído por um cylindro de fumo enchimento coberto pela competente mortalha ou capa, é seccionado por côrtes successivos para fornecer os cigarros individuaes, a dupla capa de que necessitam certas qualidades de fumo é conseguida actualmente, quer por meio de duas fitas independentes, superpostas longitudinalmente; uma a outra, entregues ao tubo moldador da machina por dois carretéis distinctos (Patente n. 1.925), quer por meio de uma fita unica dobrada longitudinalmente, antes de sua introdução no tubo moldador, de modo a fornecer uma fita de dupla par-de dan lo uma só volta em redor do fumo de enchimento (Patente n. 2.552).

Na presente invenção, a capa de duas partes é conseguida por meio de um enrolamento de duas (ou pou o mais) voltas consecutivas dado por uma fita unica, de largura conveniente, em redor do cylindro de fumo de enchimento.

No desenho annexo, as figs. 1 e 2 representam, respectivamente em vista lateral e em vista do extremidade tomada no sentido da flecha M, um dispositivo que para realizar uma parte do processo, se adapta em seguida ao tubo moldador da machina convenientemente combinado; as outras figuras são vistas de detalhes.

O dispositivo mencionado consiste em um tubo B no qual foi praticado um rasgo helicoidal H provido de uma aza D acompanhando uma de suas beiras; esse tubo colloca-se em seguida ao tubo moldador da machina de cigarro.

A fita destinada a fornecer a mortalha, de largura sufficiente para dar duas e pouco mais voltas em redor do cylindro de fumo de enchimento, é entregue a um tubo moldador, não representado no desenho annexo, combinado de modo a enrolar o cylindro de fumo em uma volta de fita fornecida por uma parte, da largura desta, adjacente a uma das beiras longitudinaes da mesma, como indicado fig. 3, sobrando da dita fita uma largura L, sufficiente para, pelo menos, dar uma segunda volta em redor da primeira.

Julgamos desnecessario representar o tubo moldador destinado a effectuar a operação a que acabamos de nos referir, pois que para os entendidos na materia essa primeira operação não offerece novidade no seu modo de realização.

No estado em que está representado, fig. 3, é o cylindro de enchimento S com a fita P introduzido no tubo B, pela sua extremidade A, correspondendo a parte b da fita ao rasgo H, do qual se projecta para fora, applicada sobre a aza guiadora D. O cylindro de fumo de enchimento, com a fita, no tubo B, em direcção da extremidade C, o rasgo A combinado com a aza D, obriga a parte l da fita ou mortalha, como indicado figs. 4, 5 e 6, a dar a segunda volta em redor da primeira dada interiormente sobre o cylindro de fumo de enchimento no tubo moldador da machina.

Chegando a extremidade C do tubo B, o cigarro continuo com sua mortalha duas vezes enrolada em redor do cylindro continuo é quasi acabado, faltando apenas para isso dobrar alguns millimetros da mortalha, como indicado fig. 6, destinados a receber a colla a qual se applica, da maneira usual, ao sahir do tubo B, o cigarro continuo; sendo depois abastida e comprimida sobre o dito cigarro continuo, quando passa sob a corretilha O, a parte da fita que para a collagem se achava levantada.

Em resumo, reivindicamos como pontos e caracteres constitutivos da invenção:

1º, um meio mecanico de formar caps de duas voltas consecutivas applicavel ás machinas de cigarros ties como as de Bunsick, Elliott, H. mmon, Venners, Briggs, Boreka, Pearlless, Eclips e outras nas quaes um cigarro continuo é seccionado para fornecer os

ros individuaes, sendo tal meio caracterizado pelo emprego de uma fita de largura sufficiente para envolver por enrolamento continuo o cylindro de fumo de enchimento em duas ou duas e pouco mais voltas, no sentido da largura da dita fita, mortalha ou capa;

2º, para realização da reivindicação anterior: a) o cylindro de fumo previamente envolvido, por meio do tubo moldador da machina convenientemente combinado para esse fim em uma volta de fita fornecida por uma facha desta, adjacente a uma das suas beiras longitudinaes, como indicado fig. 3; b) o cylindro de fumo assim enrolado introduzido em um tubo, como B, disposto em seguida ao tubo moldador da machina, no qual se effectua a segunda volta da fita ou mortalha, no mesmo sentido que a primeira e em redor da mesma, sobre o fumo de enchimento;

3º, o tubo B, destinado a realizar a segunda volta da fita ou mortalha constando de um tubo trazendo longitudinalmente um rasgo, aberto em helice, dotado em uma de suas beiras de uma aza guiadora longitudinal como D.

Rio de Janeiro, 8 de julho de 1899. — Como procuradores, Jules Géraud & Leclerc.

N. 2.867 — Memorial descriptivo acompanhando um pedido de privilegio, durante 15 annos, na Republica dos Estados Unidos do Brazil, para appparelho automatico gerador de gaz acetylene, dispensando o gazometro. Invenção de A. Euterpio Borges, brasileiro, morador nesta Capital

Refere-se a presente invenção a um appparelho para produzir gaz acetylen, dispensando o gazometro á parte, do que resulta ter-se um appparelho que variará de dimensões, conforme a produção de gaz desejada, mas, em todo o caso, muito simples e como lo e occupando pouco espaço, visto ser comprehendido no todo em um unico cylindro.

E' constituído da seguinte forma o appparelho de que se trata:

Um cylindro externo, representado na fig. 1, dentro do qual está comprehendido todo o appparelho; tem esse cylindro duas azas ou saliencias a a diametralmente oppostas e fixas na parte interna do cylindro, dentro do qual é collocado um outro cylindro A, fig. 2 constituído como segue: um cylindro sem fundo em cuja coberta ou parte superior são fixos dois tubos BB' com torneiras, um é de saída do gaz B, e o outro é de saída do ar B'; fixo na mesma coberta ou parte superior desta cylindro, porém internamente, ha bem no centro uma haste D que vem até a altura da base do cylindro, sendo sua extremidade inferior curva para fazer effeito de mola; em redor da base do cylindro A, ha diversos furos bb como se vê também na vista em perspectiva do cylindro, fig. 6. Antes, porém, de collocar-se dentro do cylindro externo da fig. 1 o appparelho gerador da fig. 2, se collocará no cylindro A a cesta C ou deposito de carbureto representado na fig. 3 e que consiste em uma cesta C cujo fundo é todo fu a lo, como representa a vista em plano, fig. 7; um tubo c atravessa o fundo da cesta C, on le é soldado, sendo destinado a manter e firmar o deposito C no seu lugar; colloca-se este por dentro do cylindro A, enfiando a haste D no tubo c, depois naturalmente de botar-se uma carga de carbureto na cesta C; a mola da extremidade da haste D obriga esta a entrar no tubo c por pressão; isto feito, o cylindro A é firmado no cylindro externo por meio da barra ou travessa d que, passando sobre o cylindro A, é firmada por baixo das saliencias ou azas a, mantendo o dito cylindro A que descansa sobre o fundo do cylindro externo, tudo como es á representado na fig. 4.

Assim armado o appparelho, deita-se a agua no cylindro externo até quasi á borda; a agua tenta penetrar no cylindro A pelos furos b, no que é impedida pelo ar que ahí

está; abrindo, porém, a torneira do tubo B', de escoamento do ar, a agua sobe pelo cylindro A até chegar em contacto com o carbureto pelos furos da cesta C, fecha-se então a torneira; forma-se o gaz que, não tendo por onde sahir, faz pressão sobre a agua, cujo nivel torna a subir no cylindro externo; cessado o seu contacto com o carbureto cessa evidentemente a produção do gaz, cuja quantidade produzida fica depositada no mesmo cylindro A, á espera de sahir para o consumo, o que se dá pelo tubo B, quando for aberta a competente torneira; á medida que sahe o gaz, desce o nivel da agua no cylindro externo, subindo no cylindro A, até attingir novamente o carbureto, com cujo contacto produz nova quantidade de gaz e assim automaticamente até esgotar completamente a carga de carbureto empregada. Comprehende-se que essa carga variará de quantidade, conforme a capacidade do appparelho ou mesmo sómente da cesta C, e esta variará conforme produção e consumo que se desejar alterar.

A fig. 5 mostra em elevação o appparelho acima descripto.

Como variante do meu appparelho apresento o typo da fig. 8, no qual o cylindro interno A, gerador do gaz é livre, isto é, deixa de ser fixo pela barra d nas azas do cylindro externo, da maneira que, pela produção do gaz, soba guindo pelas columnas ff por meio dos rodizos ee que encaixam nessas columnas; em vez do gaz calcar a agua, obrigando seu nivel a subir no cylindro externo, obriga a subir o proprio cylindro gerador do gaz, deixando estacionario o nivel da agua.

Empregando-se em um como em outro typo tubos de borracha ou outro adequado, para ligação dos canos BB' com a canalização geral, facilmente se moverá o cylindro gerador.

Como ficou descripto o appparelho funciona automaticamente, é simples e occupa somente o espaço necessario para o cylindro externo, dispensando completamente o gazometro á parte.

Em resumo reivindico como pontos e caracteres constitutivos da invenção:

1º, um appparelho para produzir gaz acetylene, dispensando o gazometro á parte, occupando um espaço diminuto, funcionando automaticamente, muito simples e portanto ao alcance de todos, como está descripto no presente memorial e representado no desenho annexo;

2º, o appparelho acima dito, construido de um cylindro externo com saliencias ou azas a a, dentro do qual é collocado outro cylindro A com tubos B, B', haste D e furos b; cylindro este que é mantido dentro do cylindro externo, descansando no fundo e firmado pela travessa d como está descripto no presente memorial e representado no desenho annexo;

3º, o deposito de carbureto, consistindo na cesta C, cujo fundo é furado, podendo ser de tela de arame ou outra especie, tendo soldado por baixo um tubo c que atravessa o fundo da cesta e é destinado a manter firme e em p. com a introdução nelle da haste D, o deposito de carbureto, o qual fica collocado internamente no cylindro A, encostado na sua coberta ou parte superior, como se vê no desenho annexo e está descripto no presente memorial;

4º, com o mesmo dispositivo descripto, a variante do meu appparelho, representada na fig. 8, na qual, o cylindro gerador é livre, de dimensões maiores e movendo-se como um bilão de gazmetro, pela pressão do gaz, ficando estacionario o nivel da agua no cylindro externo, como está descripto no presente memorial;

5º, no appparelho assim construido o funcionamento automatico, minuciosamente descripto no presente memorial com referencia ao desenho annexo.

Rio de Janeiro, 28 de junho de 1899. — Como procurador, Adolpho Bailly.