

DIARIO



OFFICIAL

ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

REPÚBLICA FEDERAL

ORDEM E PROGRESSO

ANNO LXI — 34° DA REPÚBLICA — N. 110

CAPITAL FEDERAL

QUINTA-FEIRA, 11 DE MAIO DE 1922

Assignatura do «Diário Oficial»

No anno de 1922

Para os particulares e repartições publicas:

Seis mezes	15\$000
Um anno	30\$000

Para os funcionarios publicos:

Seis mezes	12\$000
Um anno	24\$000

As assignaturas são pagas adeantadamente.

Para que não haja interrupção na remessa do «Diário Oficial», convém que os particulares e funcionarios publicos providenciem, com a necessaria antecedencia, quanto á reforma das assignaturas.

As assignaturas por desconto em folhas serão tomadas a partir do 1° do mez seguinte áquelle em que fôr feita a communicacão.

SUMMARIO

ACTOS DO PODER EXECUTIVO:

Decreto n. 15.450, que autoriza a celebração de contracto com a Companhia Nacional de Construções Civis e Hydraulicas, para a construcção de 600m,00 de muralha de cães para 10m,00 de profundidade de agua e de dous enrocamentos com cerca de 53.711m³,000 de volume, na ilha do Governador, destinados ao estabelecimento da zona franca no porto do Rio de Janeiro.

Decreto n. 15.469, que approva a planta dos melhoramentos a serem executados para ampliação da estação do Engenho de Dentro, da Estrada de Ferro Central do Brasil, e desapropria, por utilidade publica, os predios e terrenos necessarios, situados á rua Manoel Victorino ns. 8 a 14 e de propriedade de Luiz Baptista de Ornellas.

Decreto n. 15.471, que prorroga, por dous annos, os prazos estipulados no decreto n. 12.735, de 5 de dezembro de 1917.

Ministerio da Guerra — Rectificações

SECRETARIAS DE ESTADO:

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores — Portarias — Expediente das Directorias de Justiça, Interior, Contabilidade e do Departamento Nacional de Saude Publica.

Ministerio da Fazenda — Titulos — Apostilla — Expediente das Directorias da Receita, da Despesa e do Patrimonio Nacional, da Recebedoria do Distrito Federal, da Inspectoria Geral dos Bancos, da Imprensa Nacional e «Diário Oficial» e da Caixa de Amortização.

Ministerio da Marinha — Portarias — Expediente.

Ministerio da Viação e Obras Publicas — Portarias — Expediente das Directorias Geraes de Expediente e correios, e da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio — Expediente das Directorias Geraes de Industria e Commercio e Contabilidade.

Tribunal do Contas — Diario dos Tribunaes — Termos de contractos — Noticiario — Parte commercial — Rendas Publicas — Editaes e avisos — Sociedades anonyms — Sociedades civis — Patentes de invenção — Annuncios.

ACTOS DO PODER EXECUTIVO

DECRETO N. 15.450 — DE 25 DE ABRIL DE 1922 (*)

Autoriza a celebração de contracto com a Companhia Nacional de Construções Civis e Hydraulicas, para a construcção de 600m,00 de muralha de cães para 10m,00 de profundidade de agua e de dous enrocamentos com cerca de 53.711m³,000 de volume, na ilha do Governador, destinados ao estabelecimento da zona franca no porto do Rio de Janeiro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, de accordo com os decretos ns. 15.038 e 15.039, de 6 de outubro de 1921, expedidos em virtude da autorização constante do art. 96, n. XVI, § 3°, da lei n. 4.242, de 5 de janeiro do mesmo anno, decreta:

Artigo unico. E' autorizada, na conformidade das clausulas que com este baixam, assignadas pelo ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, a celebração de contracto com a Companhia Nacional de Construções Civis e Hydraulicas para a construcção de 600m,00 de muralha de cães para 10m,00 de profundidade de agua e de dous enrocamentos com cerca de 53.711m³,000 de volume, na ilha do Governador, destinados ao estabelecimento da zona franca no porto do Rio de Janeiro, de accordo com o edital de concorrência publicado no «Diário Oficial» de 8 de janeiro do corrente anno e á vista do resultado da mesma concorrência.

Rio de Janeiro, 25 de abril de 1922, 101° da Independencia e 34° da Republica.

EPITÁCIO PESSOA.

J. Pires do Rio.

Homero Baptista.

Clausulas á que se refere o decreto n. 15.450, desta data

I

A Companhia Nacional de Construções Civis e Hydraulicas, com séde na cidade do Rio de Janeiro, á Avenida Rodrigues Alves n. 303, tendo pleno conhecimento não só das obras que contracta, como das circunstancias locais, obriga-se a executar com a maior perfeição e solidez, a contento do Governo e de accordo com as estipulações adeante, as obras seguintes, constantes do plano approved pelo decreto n. 15.038, de 6 de outubro de 1921, e que serviu de base a respectiva concorrência publica:

a) construcção de 600m,00 (seiscentos metros) de muralha de cães para 10 metros de profundidade de agua abaixo do nivel da maré minima do porto;

b) construcção de dous enrocamentos com cerca de 53.711m³,000 (cincoenta e tres mil setecentos e onze metros cubicos) de volume, taludes 2/3, destinados a proteger o aterro

II

Muralha de cães — A muralha de cães será constituida por uma série de 46 arcadas de 7m,00 (sete metros) de vão, ligando entre si 47 pilares de 6m,00 (seis metros) de comprimento, e por um enrocamento corrido por detraz dos pilares e arcadas.

a — Fundações — As fundações terão da cota—10m,00 a—12m,00, uma largura de 8m,50 e um comprimento de 7m,00, devendo a largura augmentar proporcionalmente com a pro-

(*) Reproduz-se por ter sido publicado com incorrecções.

fundado em que for encontrada o terreno solido de modo a manter as necessarias condições de estabilidade;

Essas fundações serão de concreto na proporção de 1.250 kilos de cimento para 2^m3,500 de areia e 4^m3,000 de pedra britada, serão executadas a secco com o auxilio do ar comprimido em caixões amovíveis e serão enraizadas em terreno solido.

No caso em que se torne necessaria a excavação em rocha no fundo do mar dentro da camara de ar para formar um embasamento conveniente para as fundações, a rocha que for encontrada será utilizada empregando-a no meio do concreto. As fundações de todos os pilares serão respaldadas na cota, — 10m,00;

b — Pilares — Os pilares serão assentados immediatamente sobre as fundações na cota — 10m,00 com uma largura de 7m,50 e serão construídos até a cota 0,00, tendo ali 7m,25 de largura. Os paramentos lateraes e posterior serão verticaes, e o anterior terá um fructo de 1/40.

Os pilares serão formados de concreto na proporção de 1.300 kilos de cimento 3^m3,000 de areia e 6^m3,000 de pedra britada e matações de pedra embutidos no mesmo, como 10 actual cães do Rio de Janeiro, de modo que fiquem esses matações bem envolvidos pelo concreto, e serão construídos a secco a céu aberto, dentro de enscadeiras collocadas sobre as respectivas fundações. Na cota — 1m,50 serão feitas de um lado e de outro dos pilares, as bases para o assentamento das vigas que terão de cobrir os vãos entre dous pilares consecutivos;

c — Arcadas — As arcadas serão formadas por vigas de concreto de 9m,00 de comprimento e 1m,00 de altura e 1m,50 de largura, tendo a parte inferior em feição de abobada de 6m,65 de raio, 7m,00 de corda no nível dos apoios e 1m,00 de flaxa. O fecho dessa pseudo-abobada fica 0m,50 abaixo do nível das marés mínimas.

As vigas serão feitas de concreto na proporção de 1.430 kilos de cimento 2^m3,000 de areia e 4^m3,000 de pedra britada reforçadas de aço perfilado com uma secção total de 304 centímetros quadrados para cada arcada, serão construídas a céu aberto em logar apropriado e collocadas sobre os pilares por meio de um guindaste fluctuante;

d — Muralha continua — A muralha acima do nível das marés mínimas terá as seguintes dimensões: 3m,000 no nível do enrocamento e 3m,18 no nível das marés mínimas.

Essa muralha correrá por cima dos pilares e das arcadas, será feita de concreto e matações tendo a face anterior revestida de cantaria apicada em fiadas de 0m,40 de altura, terminadas em uma pedra de encastamento de 0m,80 de altura e 1m,00 de largura, e será construída livre e inteiramente a céu aberto;

e — Enrocamento — O enrocamento será respaldado na cota 0,00 onde terá 3m,00 de largura.

O talude posterior desso enrocamento será 1/1 (talude normal das pedras jogadas) e o talude anterior tomará uma declividade menor, não devendo de modo algum passar fóra do paramento exterior dos pilares na cota — 10m,00.

Enrocamento de protecção do aterro — Esse enrocamento feito tambem com pedras irregulares de todo o tamanho terá os taludes lateraes de 2/3.

III

A contractante poderá adotar na direcção Administrativa das obras o regimen que mais lhe convier e na execução dellas, processos que não alterem, em sua essencia, a luz da fiscalização, os typos constantes do projecto approved, que será observado fielmente.

IV

Fica reservado ao Governo o direito de introduzir nos planos approvados as modificações que entender necessarias, podendo alterar em parte ou no todo o mesmo projecto fazendo-o, porém, com a precisa antecedencia. Si das modificações resultar prejuizo á contractante, será ella indemnizada da respectiva importancia, na falta de accordo, por arbitramento, pelo processo estabelecido na clausula XLII.

V

A contractante fica responsavel, por si, seus heres e heres, por todas as obrigações que lhe impõe o contracto.

Além disso, porém, prestará no Thesouro Nacional, antes da assignatura do contracto, uma caução prévia de 120:000\$ (cento e vinte contos de réis), que será reforçada mensalmente com uma quota igual, a 5 % (cinco por cento) da importancia de cada conta mensal até perfazer a importancia de 120:000\$ (cento e vinte contos de réis), que será o valor total da caução. Essa caução será prestada em moeda nacional sem juros ou em títulos da dívida publica brasileira e será mantida integralmente, durante todo o prazo de sua responsabilidade.

VI

A contractante fará, logo que seja assignado o contracto, as encomendas dos materiais para todas as installações e tomará as demais providencias necessarias para que os trabalhos estejam iniciados dentro do prazo de tres (3) mezes a contar da data do registro do contracto pelo Tribunal de Contas, e fiquem terminadas todas as obras que fazem parte do mesmo contracto dentro de 24 (vinte e quatro) mezes a partir da mesma data.

VII

O Governo cederá á contractante, fóra da zona que tem de ser occupada pelo cães, e onde o tiver, á beira-mar, um espaço de terrenos livres e desembarçados de quaisquer onus, com área sufficiente para depositos, carreiras para embarcações, officinas para reparação e outros misteres necessarios á contractante, não podendo a mesma utilizar-se desses terrenos senão para os fins do contracto, e delles terá ella uso e gozo, enquanto durarem as obras.

VIII

Todas as obras e serviços que fazem objecto do contracto serão considerados obras e serviços federaes e por tal sujeitos aos mesmos onus e obrigações e no gozo das mesmas isenções, vantagens e regalias que cabem ás obras e serviços da União.

IX

A contractante fica sujeita ao pagamento de direitos aduaneiros, de accordo com o que foi estabelecido pelo art. 31 da lei n. 3.979, de 31 de dezembro de 1919.

X

No caso da contractante ultrapassar, por culpa ou negligencia sua, o prazo marcado na clausula VI para a terminação do cães e do enrocamento, pagará por mez ou fracção do mez de demora seis contos de réis (6:000\$), que serão deduzidos dos primeiros pagamentos a serem feitos ou da caução depositada. Esta multa será imposta, sem qualquer recurso, pelo ministro da Viação e Obras Publicas, sob proposta da repartição competente.

XI

Até dous mezes contados da data do registro do contracto pelo Tribunal de Contas, o Governo deverá ter terminada a dragagem de um canal de 200m,00 de comprimento, na cota — 11m,00, com a largura conveniente, ao longo do eixo da muralha, e o entregará á contractante livre e desembarçado, afim de que a mesma possa iniciar o serviço de construcção da muralha. Oito mezes depois, e nas mesmas condições, deverá estar terminada a dragagem do canal ao longo do eixo dos restantes 400m,00 de muralha, de modo que no prazo de 10 mezes, a partir da data do registro, acima mencionada, esteja á disposição da contractante, inteiramente prompta para construcção a zona da muralha do cães na totalidade da extensão contractada.

XII

Si não for possível ao Governo fazer entrega do alinhamento para a construcção do cães nas condições da clausula antecedente o provier dahi atrazo no inicio ou no proseguimento dos trabalhos, serão tomados em consideração esses retardamentos para a applicação do disposto nas clausulas VI, X e XXXVII, que se referem aos prazos de inicio e terminação das obras e respectivas penalidades no caso de infracção. Tambem, si por qualquer outro motivo, o Governo ordenar a interrupção das obras por mais de oito (8) dias, terá a contractante direito a uma prorrogação dos prazos marcados na clausula VI, na proporção do dobro da duração da interrupção ordenada, e além, da referida prorrogação, ao pagamento de uma indemnização correspondente a 10 % (dez por cento) ao anno sobre o valor das installações que ficarem inactivas ou sem applicação e ás despesas de conservação e guarda de taes installações durante o periodo da interrupção real do serviço.

XIII

A fiscalização de todas as obras e trabalhos contractados ficará a cargo de uma comissão fiscal, para esse fim designada pelo Governo e com a qual a contractante entender-se-ha directamente sobre todos os assumptos concernentes á execução do contracto, facilitando-lhe todos os meios para o competente desempenho de sua missão.

XIV

Todas as ordens, instrucções, ou, em geral, qualquer especie de relações em objecto de serviço entre a contractante e o Governo, serão sempre por escripto, não podendo ne-

ninguma das partes contractantes allegar, em caso algum e para qualquer fim, ordens ou declarações verbaes que nenhum valor terão para os efeitos do contracto.

XV

Toda a correspondencia entre a contractante e o Governo em objecto do serviço será entregue, de parte a parte, mediante recibo, e no caso de recusa deste, o objecto da correspondencia será publicado, para os devidos efeitos, pelo *Diário Official*.

XVI

Quando a contractante tiver reclamações ou objecções a fazer contra qualquer ordem da commissão fiscal, de será apresentada-as por escripto dentro de 48 horas nos dias uteis, da data do recibo ou da publicação da mesma pelo *Diário Official*.

XVII

A commissão fiscal terá o direito de exigir da contractante a dispensa e retirada do serviço de qualquer empregado ou operario da mesma contractante que embarace a fiscalização dos trabalhos.

XVIII

Todo o material empregado nas obras será sempre da primeira qualidade e nenhum poderá ser utilizado sem o exame prévio e approvação da commissão fiscal; o que for por ella recusado será immediatamente retirado do local das obras.

XIX

O representante da commissão fiscal que acompanhar cada obra dará immediato aviso ao encarregado da sua execução por parte da contractante de qualquer irregularidade, imperfeição ou defeito que notar, quer na construção, quer no material. Si não for attendida a sua reclamação, o chefe da commissão fiscal a reproduzirá por escripto, para que a contractante corrija o defeito notado, e enquanto não o fizer, o trecho de obra correspondente deixará de ser recebido para os efeitos da clausula XXV, isto é, não será incluído nas medições, nem pago, enquanto não se achar a contento da commissão fiscal.

XX

Os trabalhos ajustados pelo contracto serão pagos de acordo com os preços annexos nas importancias totaes de 12:230\$314 por metro corrente de caes, 17\$100 de enrocamento, ficando esses preços sujeitos ás variações previstas na clausula XXI.

XXI

De accordo com os orçamentos a que se refere a clausula anterior, os quaes vem reproduzidos no final do contracto, e delle ficam fazendo parte integrante, serão moificadas os preços finaes da muralha ou de enrocamento, sempre que os preços de unidade nelles constantes, quer para salarios do pessoal, quer para custo dos materiaes, componentes das obras, venham a soffrer alteração comprovada, maior de 10 % (dez por cento) para mais ou para menos.

Nesses casos, e por iniciativa da parte interessada, uma vez verificado que a variação de preço é real e não provocada directamente pela contractante, o referido orçamento será recomposto nos mesmos moldes do actual com os novos preços de unidade comprovados e as mesmas porções ficando assim composto novo preço total, que vigorará dahi em diante até nova composição pela mesma causa.

Fica bem entendido que semelhante concessão refere-se apenas aos preços de unidade, quer para a diaria do pessoal, quer para o material, nada tendo que ver o Governo com a maior ou menor quantidade de pessoal, material ou aparelhos que a contractante tenha de empregar para dar plena execução ás obras segundo as especificações de construção constantes dos mencionados orçamentos e do desenho do projecto, rubricado por ambas as partes contractantes e que tambem fica fazendo parte integrante do contracto.

Verificado que o custo do metro corrente da muralha de caes de accordo com o orçamento da contractante réis (12:230\$314) corresponde ao custo da mesma muralha, segundo o orçamento official (11:501\$570), com uma percentagem de lucro e administração de 6,34 %; sempre que se tiver de applicar o dispositivo desta clausula, será refeito esse orçamento official com os novos preços de unidade e sobre elle applicada essa percentagem de 6,34 % para obter o novo preço do metro corrente da muralha a vigorar após a recomposição de que trata esta clausula.

Do mesmo modo verificado que o custo do metro cubico de enrocamento de accordo com a proposta da contractante (17\$100) corresponde ao custo do mesmo enrocamento de

accordo com o orçamento official (15\$000) com uma percentagem de lucro e administração de 14 %; sempre que se tiver de applicar o dispositivo desta clausula, será refeito esse orçamento official, como acima ficou dito e sobre elle applicada essa percentagem de 14 % para obter o novo preço do metro cubico de enrocamento.

XXII

Caberá á contractante prover-se á sua custa, de pedreiras, meios de transporte, machinismos e instalações diversas, materiaes de qualquer natureza, e tudo o mais que possa precisar para a execução dos trabalhos, já estando tudo incluído nos preços da clausula XX, os quaes comprehendem não só todas as despesas de material e mão de obra, como tambem as eventuaes, a administração e o lucro da contractante, não havendo, portanto, percentagem mais alguma a additar áquelles preços.

XXIII

Para os demais trabalhos complementares não previstos nem no edital de concorrência nem no contracto, serão feitos opportunamente ajustes especiaes com a contractante, para a execução de taes trabalhos e fornecimento dos referidos materiaes. Si, porém, não houver accordo nesse sentido, entre o Governo e a contractante, para todos ou algum dos mencionados trabalhos ou fornecimentos, serão os respectivos serviços executados directamente pelo Governo. Para esse fim a contractante entregará, livres e desimpedidos, os locais e terrenos onde tenham de ser executados taes trabalhos, que deverão ser effectuados de fórma que não prove-nham delles embaragos ou prejuizos á contractante.

XXIV

A commissão fiscal poderá ordenar por escripto á contractante o assentamento das fundações em terreno que a seu juizo pareça estar nas condições convenientes; si a contractante não concordar com este juizo, fará por escripto a sua reclamação fundamentada, dentro de 24 horas. Si o Governo não concordar com a reclamação e mantiver a sua ordem escripta, ficará a contractante exonerada da responsabilidade que lhe caberia pela clausula XXXII, no trecho impugnado.

XXV

O Governo pagará cada mez até o dia 20, em moeda nacional papel, as obras executadas até o ultimo dia do mez anterior, segundo a folha das medições devidamente feitas com a assistencia de um representante da contractante, ao qual será fornecida uma segunda via da mesma folha competentemente assignada e rubricada. A ordem do pagamento da conta mensal das obras será expedida pelo Ministerio da Viação dentro de oito dias a contar da data em que a mesma conta for organizada, de accordo com o disposto na clausula XXX.

Para maior facilidade da contractante o preço do metro corrente da muralha de caes será pago em tres (3) prestações, sendo a primeira de 40 %, quando respaldados os pilares, afim de poderem receber as arcadas; a segunda de 30 %, quando ligados os pilares e corrida a muralha até á 7ª fiada de cantaria, inclusive, sobre a qual correrá o capeamento, e a terceira dos 30 % restantes, quando a muralha estiver inteiramente concluída incluindo o enrocamento.

XXVI

Para a applicação do disposto na clausula anterior, as medições serão feitas do seguinte modo: a) para o pagamento da primeira prestação, os pilares serão considerados como tendo 13m.00 de comprimento, isto é, incluindo o vão de uma arcada, excepção feita do ultimo pilar que terá apenas 6m.00 de comprimento; b) para o pagamento da segunda prestação, a medição será feita directamente ao longo da muralha; c) para o pagamento da terceira prestação, será feita a medição ao longo do capeamento, na parte que tiver por traz o respectivo enrocamento completo e respaldado, até a cota 0,00, de accordo com o desenho official.

Finalmente, a medição do enrocamento de protecção do aterro será feita por embarção nos vehiculos de transporte do mesmo para o local onde deve ser lançado.

XXVII

O typo normal da muralha a que se refere o preço de custo do metro corrente, estabelecido na clausula XX, é o caracterizado pelo desenho annexo ao contracto, sendo a fundação do pilar fixada na cota — 12m.00 e a do enrocamento na cota — 11m.00.

Após completa execução dos 600m.00 de muralha de caes, verificar-se-ha a cota média das profundidades attingidas pelas fundações de todos os pilares.

Si essa cota média for diferente da fixada para a muralha tipo (12m,00), será a diferença para mais ou para menos, acrescentada ao preço do metro corrente da muralha, de que trata a clausula XX, ou delle deduzida, de accordo com o custo médio do metro de altura das fundações, estabelecido no orçamento e de accordo com o augmento ou diminuição do cubo do enrocamento, segundo o desenho tipo.

Fica estabelecido que a cota a ser considerada para o enrocamento será sempre 1m,00 mais alta que a das fundações dos pilares, sendo para esse fim fixadas officialmente as cotas das fundações, á proporção que as mesmas forem sendo executadas.

O pagamento da quantia correspondente a esse augmento ou diminuição da cota tipo da muralha será feito por occasião do ultimo pagamento que tiver de ser feito á contractante.

XXVIII

As despesas decorrentes do contracto serão levadas á conta do credito especial aberto pelo decreto n. 15.039, de 6 de outubro de 1921.

XXIX

A medição da extensão da muralha do cães é do enrocamento construido em cada mez e recebido provisoriamente pela Commissão Fiscal será feita pela forma prescripta na clausula XXVI dentro dos tres primeiros dias uteis de cada mez, e registrada em livro especial que a contractante rubricará, podendo por esta occasião fazer qualquer declaração ou reclamação a respeito.

XXX

Com os elementos mencionados na clausula antecedente será organizada pela repartição competente, até o dia 8, a conta mensal do pagamento, que, depois de examinada e conferida pela contractante, será lançada em livro especial, no qual declarará ella com sua assignatura achar-se de accordo.

XXXI

A contractante submeterá á Commissão Fiscal uma lista do material fluctuante, machinismos e mais objectos destinados ás installações para a realização das obras do cães e enrocamento, não só o que já possuir, mas tambem o que for adquirindo, á proporção que os mesmos forem sendo empregados no serviço. Essa lista virá acompanhada dos documentos que permittam ao Governo determinar o custo do mencionado aparelhamento.

Terminadas as obras, ou rescindido o contracto em qualquer tempo, o Governo terá o direito de adquirir todo ou parte do material, á sua vontade. Si fizer a aquisição da totalidade, pagará o custo determinado por occasião da entrada em serviço de cada unidade do aparelhamento, com um abatimento correspondente a 10 % (dez por cento) por anno de uso da dita unidade. Si fizer a aquisição de parte apenas do aparelhamento pagará o custo determinado como acima, com um abatimento correspondente a 6 % (seis por cento) por anno de uso.

Qualquer, porém, que seja o numero de annos de uso do aparelhamento, o abatimento nunca ultrapassará 50 % (cincoenta por cento) para o caso de compra total e 36 % (trinta e seis por cento) para o caso de aquisição parcial.

XXXII

A contractante tem inteiro conhecimento e responsabilidade tecnica e profissional do projecto e deverá reclamar sempre que, na construção, qualquer circumstancia ou condição lhe pareça prejudicial á solidez e estabilidade de qualquer parte das obras.

XXXIII

A contractante assume inteira responsabilidade, pela conservação e estabilidade das muralhas do cães, não só durante a sua execução, como pelo prazo de dous annos, contados da data da conclusão e do recebimento, devendo fazer as obras de reparação e conservação que se tornarem necessarias, mesmo que a sua importancia exceda á caução que fica retida para esse fim. Si intimada a realizá-la a contractante não cumprir a ordem dentro do prazo razoavel que lhe for marcado, o Governo executará as obras por conta da contractante e descontará o valor respectivo da caução; e, no caso de ser esta insufficiente, a contractante pagará o que exceder.

Ficam excluidos desta clausula as avarias e accidentes motivados por força maior ou que não provenham de defeitos, quer de projecto, quer da construção.

XXXIV

Para o fim da clausula antecedente, o Governo, depois de terminadas as obras, resolverá dentro do prazo de 60 dias,

sobre a aquisição do material das installações nos termos da clausula XXXI. Si o valor dessa aquisição ajuntado á importancia da caução a que se refere a clausula anterior não bastar para o pagamento do custo dos concertos realizados, a contractante entrará para o Thesouro Federal com o que faltar.

XXXV

Findo o prazo da responsabilidade marcado na clausula XXXIII, a muralha será examinada pela Commissão Fiscal, acompanhada pelo representante da contractante e definitivamente accepta, si for encontrada em perfeito estado de conservação e solidez, lavrando-se então o termo de recebimento definitivo, o qual será assignado pelos mesmos, ficando, desde então, a contractante exonerada de toda a responsabilidade por essas obras.

XXXVI

Pela inobservancia das clausulas do contracto, pela falta de cumprimento das ordens ou instrucções sobre serviço, devidamente expedidas pela Commissão Fiscal, que não contrariem disposições do contracto, fica a contractante sujeita a multas de 200\$ até 5:000\$, impostas como for estabelecido pelo ministro da Viação e Obras Publicas, para o qual terá sempre a contractante direito de recurso. Si estas multas não forem pagas pela contractante dentro do prazo de oito dias, contados da data da intimação, será o seu valor deduzido da caução ou de pagamentos devidos á mesma contractante.

XXXVII

A rescisão do contracto dar-se-ha de pleno direito, independentemente de acção ou interpellação judicial ou extrajudicial e por decreto do Governo, em cada um dos seguintes casos:

- 1.º, si, findo o prazo marcado na clausula VI para o inicio das obras, não houver a contractante dado cumprimento ás obrigações constantes da mesma clausula;
 - 2.º, pela irregularidade e falta de actividade na marcha dos trabalhos, do que resulte sua interrupção por mais de dous mezes, ou demora notoria prejudicial ao andamento das obras por culpa ou negligencia da contractante;
 - 3.º, em todos os casos em que a contractante, depois de lhe ser imposta por mais de uma vez a multa maxima de 5:000\$, deixar de cumprir as condições do contracto;
 - 4.º, pela transferencia do contracto sem consentimento do Governo;
 - 5.º, pela fallencia da contractante.
- Fora desses casos não poderá o contracto ser rescindido sem indemnização.

XXXVIII

Em qualquer dos cinco casos acima mencionados a contractante perderá a caução prévia de que falla a clausula V, sendo-lhe entretanto restituído, findo o prazo de responsabilidade estabelecido pela clausula XXXIII, contado, porém, da data da rescisão do contracto, o saldo do restante da caução, depois de deduzidas as despesas de conservação ou reparação da muralha, de accordo com a clausula XXXIII, e não poderá reclamar indemnização alguma por prejuizos, ou por outro qualquer motivo.

Nesse casos organizar-se-ha uma conta final de liquidação, a qual incluirá o valor de todas as obras effectuadas de accordo com o contracto até a data da rescisão, e mais o valor de todos os materiaes, aparelhamentos e installações existentes, de accordo com os documentos mencionados na clausula XXXI e da qual se deduzirá a importancia effectivamente paga á contractante pelo Governo até a data da rescisão do contracto.

Na organização dessa conta final, si não houver accordo entre as partes contractantes, haverá recurso ao arbitramento de accordo com as disposições da clausula XLII.

A importancia dessa conta final será paga á contractante dentro de um mez após a data da sua organização definitiva.

XXXIX

A contractante obriga-se a preferir nos trabalhos, quer para a parte tecnica e administrativa quer para a operaria, o pessoal nacional e, salvo motivos acceptos pelo Governo, não poderá empregar aos seus serviços menos de 2/3 desse pessoal.

XL

O Governo reserva-se o direito de, sem prejuizo dos serviços da contractante, lançar na área que tem de ser aterrada as pedras e mais materias de entulho e excavações provenientes das obras realizadas pela administração federal.

XLI

Serão considerados propriedades da União os minérios.

fosséis e quaesquer outros objectos de valor artistico, scientifico ou intrinseco que forem encontrados nas excavações.

XLII

As questões entre o Governo e a contractante, relativas ao serviço desta, e as que disserem respeito à intelligencia de clausulas do contracto, serão devidamente encaminhadas ao Ministro da Viação e Obras Publicas, que as resolverá com a possivel promptidão.

Si a contractante não se conformar com a resolução deste, seguir-se-ha em ultima instancia o arbitramento, escolhendo cada parte um arbitro, dentro do prazo de tres (3) dias; não chegando estes a accordo, decorridos tres dias, cada uma das partes contractantes apresentará dous outros arbitros, e dentre os quatro a sorte designará o desempatador, que resolverá a questão no prazo de tres dias.

Fica entendido que as questões previstas ou resolvidas em clausulas do contracto, como as de multas, rescisão ou outras, não são comprehendidas na presente clausula.

XLIII

Fica expressamente entendido que todos os prazos e obrigações estabelecidos no contracto ficarão interrompidos por qualquer motivo de força maior, no qual se comprehende a greve dos operarios.

XLIV

O sello proporcional do contracto será cobrado nas contas mensaes da contractante, a que se refere a clausula XXV do contracto.

XLV

Ficará sem effeito este decreto, perdendo a contractante a caução de cento e vinte contos de réis a que se refere a clausula V, si dentro de 30 dias, contados da data de sua publicação no *Diário Official*, não for assignado o respectivo contracto.

Rio de Janeiro, 25 de abril de 1922. — J. Pires do Rio.

ORÇAMENTO DEFINITIVO PARA O CONTRACTO

Muralha de cões em arcada:

1ª — Fundação de — 11,00 a — 12,00:

Cimento, 12.991,667 kilogrammas, a \$268	3.481\$767
Areia, 25,983 metros cubicos a 15\$000	389\$745
Pedra britada, 41,573 metros cubicos a 16\$000	665\$168
Operario (ar livre), 37,67 dias a 5\$000	188\$350
Pedreiro (ar comprimido), 120 dias a 9\$000	1.080\$000
Mestre (ar comprimido), oito dias a 13\$000	104\$000
Guindasteiros, oito dias a 7\$000	56\$000

5.965\$030

Eventuaes, ferramentas e perdas 5 %

298\$250

Para fundação de um pilar..

6:263\$280

Para fundação de 47 pilares ou 600 metros lineares de cões

294:374\$160

Ou por metro linear

490\$623

2ª — Fundação de — 10,00 a — 11,00:

Cimento 12.500 kilogrammas a \$268	3:350\$000
Areia, 25 metros cubicos, a 15\$000	375\$000
Pedra britada, 40 metros cubicos a 16\$000	640\$000
Operario (ar livre), 37 dias a 5\$000	185\$000
Pedreiro (ar comprimido), 120 dias a 9\$000	1.080\$000
Mestres (ar comprimido), oito dias a 13\$000	104\$000
Guindasteiros, oito dias a 7\$000	56\$000

5:790\$000

Eventuaes, ferramentas e perdas 5 %

289\$500

Para fundação de um pillar..

6:079\$500

Para fundação de 47 pilares ou 600 metros lineares de cões

285:736\$500

Ou por metro linear

476\$227

3ª — Pilares (acima da cota — 10m,00):

Cimento, 46.826 kilogrammas a \$268	12:540\$368
Areia, 108,06 metros cubicos a 15\$000	1:620\$000
Pedra britada, 216,12 metros cubicos a 16\$000	3:457\$920
Matacões, 144,0825 metros cubicos a 17\$000	2:449\$402
Pedreiros, 43 dias a 7\$000	301\$000
Operarios, 240 dias a 5\$000	1:200\$000
Mestres, 18 dias a 12\$000	216\$000

21:793\$690

Eventuaes, ferramentas, etc., 10 %

2:179\$369

Para um pilar.....

23:973\$050

Para 47 pilares ou 600 metros lineares de cões.....

1.126:733\$170

Ou por metro linear

1:877\$895

4ª — Arcadas:

Cimento, 16802,5 kilogrammas a \$268	4:503\$070
Areia, 29,375 metros cubicos a 15\$000	440\$625
Pedra britada, 47 metros cubicos a 16\$000	752\$000
Aço para reforço, 2.160 kilogrammas a 1\$000	2:160\$000
Pedreiros, 10 dias a 7\$000	70\$000
Mestres, um dia a 11\$000	11\$000
Carpinteiros, 10 dias a 9\$000	90\$000
Operarios, 110 dias a 5\$000	550\$000
Aluguel official da cabrea «Machal de Ferro», um dia 3:000\$000	3:000\$000

11:587\$695

Eventuaes, ferramentas, etc., 5 %

579\$385

Total para uma arcada.....

12:167\$080

Total para 46 arcadas.....

559:685\$630

Madeira para 10 moldes destinados a moldar as 46 arcadas, 25 metros cubicos a 250\$000

6:250\$000

Eventuaes, etc., 5 %

312\$000

Total para 46 arcadas ou para 600m lineares de cões.....

566:248\$180

ou por metro linear.....

943\$747

5ª — Muralha superior:

Cimento, 390.000 kilogrammas a \$268	104:520\$000
Areia, 900 metros cubicos a 15\$000	13:500\$000
Pedra britada, 1.800 metros cubicos a 16\$000	28:800\$000
Postes de amarração, 25 a 2:000\$000	50:000\$000
Escadas de marinheiro, 12 a 1:000\$000	12:000\$000
Arganeis, 50 a 30\$000	1:500\$000
Cantaria apicoada, 864 metros cubicos a 250\$000	216:000\$000
Cantaria de capeamento, 480 metros cubicos, a 260\$000	124:800\$000
Matacões, 1.200 metros cubicos a 17\$000	20:400\$000
Pedreiros, 5.000 dias a 7\$000	35:000\$000
Canteiros, 1.500 dias a 12\$000	18:000\$000
Operarios, 12.500 dias a 5\$000	62:500\$000
Mestres, 400 dias a 12\$000	4:800\$000

601:320\$060

Eventuaes, ferramentas, etc., 10 %

69:182\$000

Total para 600 metros de cões.....

761:002\$060

ou por metro linear.....

312\$353

6° — Enrocamento entre pilares (até a cota — 11m,00):		
Pedra commum, 227,43 metros cubicos a 18\$000.....	4:093\$740	
Eventuaes, 5 %	204\$683	
Para 1 vão entre pilares.....	4:298\$425	
Para 46 vãos entre pilares ou 600m lineares de cães.....	197:727\$550	329\$546
ou por metro linear.....		
7° — Enrocamento de alvio (até a cota—11m,00):		
Pedra commum 52.800 metros cubicos a 18\$000.....	950:400\$000	
Eventuaes, 5 %	47:520\$000	
Para 600 m. lineares de cães ... ou por metro linear.....	997:920\$000	1:663\$200
8° — Apparelhamento marítimo (incluindo custeio e conservação):		
Recobadores, 2 X 600 dias a 350\$000	420:000\$000	
Lanchas, 2 X 600 dias a 250\$000	300:000\$000	
Chatas, 8 X 600 dias a 80\$000	384:000\$000	
Guindaste fluctuante, 2 X 600 dias a 200\$000	240:000\$000	
Caixão amovível e respectiva doca fluctuante 1 X 600 dias a 1:000\$000	600:000\$000	
Ensecadeira e doca fluctuante, 1 X 600 dias a 1:000\$000	600:000\$000	
	2:544:000\$000	
Eventuaes, 5 %	127:200\$000	
Total para 600 m. lineares de cães	2:671:200\$000	4:452\$000
ou por metro linear		11:501\$570
Administração e beneficio, 6,34 %		728\$744
Somma		12:230\$314
Rio de Janeiro, 25 de abril de 1922. — J. Pires do Rio.		

ORÇAMENTO DO ENROCAMENTO

1° — Pedreira:		
Arrendamento, por metro cubico extraído.....	4\$000	1\$000
2° — Extração:		
Mestre, 0,007 diarias a 100.....	\$100	
Cavouqueiros, 0,25 diarias a 10\$...	2\$500	
Ajudante, 0,25 diarias a 6\$.....	1\$500	
Ferramenteiro, 0,05 diarias a 3\$...	\$150	
Dynamite, 0,200 kilos a 10\$.....	2\$000	
Estopim, 1 ^o 30 a \$300.....	\$540	
	6\$790	
Ferramenta e eventuaes, 15 %.....	1\$020	7\$810
ou por metro cubico.....		
3° — Carregamento:		
Guindastes de tres toneladas, duas a 15:000\$	30:000\$000	
Amortização da metade	15:000\$000	
Servindo em 600 dias ou por dia:		
Instalação, 1/600 de 15:000\$.....	25\$000	
Conservação, 10 % annuaes ad valorem por dia	10\$000	
Machinistas, dous a 12\$.....	24\$000	
Ajudante, dous a 6\$.....	12\$000	
Operarios, 14 a 5\$.....	70\$000	
Carvão, 400 kilos a \$170.....	68\$000	
Lubrificantes, 10 % do carvão....	10\$200	
	253\$200	
Ferramenta, eventuaes, 10 %.....	25\$300	
Para 140 metros cubicos diarios... ou por metro cubico.....	278\$500	1\$990
4° — Transporte:		
Linha ferrea, tres kilometros a 25\$000	75:000\$000	

Locomotivas, duas a 30:000\$.....	60:000\$000	
Vagões de 10 toneladas, 15 a 4:000\$	60:000\$000	
	195:000\$000	
Amortização da metade	97:500\$000	
Servindo em 600 dias ou por dia:		
Instalação, 1/600 de 97:500\$.....	162\$500	
Conservação, 10 % annuaes ad valorem por dia	65\$000	
Machinistas, dous a 10\$.....	20\$000	
Foguistas, dous a 6\$.....	12\$000	
Guarda-freios, dous a 5\$.....	10\$000	
Carvão, 1:200 kilos a \$170.....	204\$000	
Lubrificantes, 10 % de carvão....	20\$400	
	493\$900	
Ferramentas e eventuaes, 10 %...	49\$400	
Para 140 metros cubicos diarios... ou por metro cubico.....	543\$300	3\$880
5° — Descarga:		
Feitor, um a 10\$.....	10\$000	
Operarios, sete a 5\$.....	35\$000	
Para 140 metros cubicos diarios... ou por metro cubico	45\$000	\$320
Somma	15\$000	
Administração e beneficio, 14 %.....	2\$100	
	17\$100	

Rio de Janeiro, 25 de abril de 1922. — J. Pires do Rio.
(2.753)

DECRETO N. 15.469 — DE 8 DE MAIO DE 1922

Approva a planta dos melhoramentos a serem executados para ampliação da estação de Engenho de Dentro, da Estrada de Ferro Central do Brasil, e desapropria, por utilidade publica, os predios e terrenos necessarios, situados á rua Manoel Victorino ns. 8 a 14 e de propriedade de Luiza Baptista de Ornellas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que solicitou a directoria da Estrada de Ferro Central do Brasil, e

Considerando que, é necessaria aos serviços da mesma estrada a execução de melhoramentos para ampliação da estação de Engenho de Dentro, sendo imprescindivel, para esse fim, desapropriar os predios e terrenos situados á rua Manoel Victorino ns. 8 a 14, nesta Capital, pertencentes a Luiza Baptista de Ornellas, nos termos do art. 5° do decreto numero 4.956, de 9 de setembro de 1903, e na conformidade do disposto no art. 590, § 2°, n. II, doCodigo Civil;

Decreta:

Art. 1.º Fica approvada a planta dos melhoramentos a serem executados para ampliação da estação de Engenho de Dentro, da Estrada de Ferro Central do Brasil, a qual com este baixa rubricada pelo director geral de Expediente da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Art. 2.º Na forma da legislação em vigor ficam desapropriados, por utilidade publica os predios e terrenos situados á rua Manoel Victorino ns. 8 a 14, nesta Capital, pertencentes a Luiza Baptista de Ornellas.

Rio de Janeiro, 8 de maio de 1922, 101° da Independência e 34° da Republica.

EPITACIO PESSOA.

J. Pires do Rio.

DECRETO N. 15.471 — DE 10 DE MAIO DE 1922

Proroga, por dous annos, os prazos estipulados no decreto numero 12.735, de 5 de dezembro de 1917.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do art. 2°, n. VIII, da lei numero 4.440, de 31 de dezembro de 1921, resolve:

Art. 1.º Ficam prorogados, por dous annos, os prazos estipulados no decreto n. 12.735, de 5 de dezembro de 1917, expedido em virtude da autorização concedida pelo art. 2°, n. XVIII, da lei n. 3.213, de 30 de dezembro de 1916.

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrario.
Rio de Janeiro, 10 de maio de 1922, 101° da Independência e 34° da Republica.

EPITACIO PESSOA.

Homero Baptista.

Ministerio da Guerra

RECTIFICAÇÕES

Chama-se Martinho Horacio da Costa Samos e não Martinho Horacio da Costa como por engano sahi publicado no *Diário Official* de 9 do corrente, o capitão da arma de infantaria classificado na 11ª companhia do 5º regimento.

O major Adalberto Gonçalves de Menezes foi, pelo decreto acima referido, classificado no quadro suplementar da arma de infantaria, tendo sido o seu nome omitido na publicação feita pelo *Diário Official* de 9 deste mez.

SECRETARIAS DE ESTADO

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores

Directoria de Justiça

Por portaria de 27 do mez findo foi declarado que o acrescimo de 20 % sobre os vencimentos annuaes do substituto do juiz federal, bacharel Henrique Vaz Pinto Coelho, a quem se refere o decreto de 5 de abril de 1922, é na importancia de 2:520\$ e não na de 1:520\$, como no mesmo decreto se achava inscripto.

— Por portarias de 8 do corrente:

Foi nomeado Almir da Veiga Pacheco para o lugar de escrevente juramentado do serventuario vitalicio do officio de escrivão da 4ª Pretoria Civel do Districto Federal.

Foi exonerado Carlos Martins Barreiros do lugar de escrevente juramentado do serventuario vitalicio do officio de escrivão da 1ª Pretoria Criminal do Districto Federal, por abandono do respectivo emprego.

Foram concedidos seis mezes de licença a Augusto de Araujo Gonçalves, 3º escripturario do Hospital Nacional de Alienados, para tratar de negocios de seu interesse, onde lhe convier, em prorrogação da que lhe foi concedida por igual tempo, por portaria de 26 de agosto de 1921.

Requerimentos despachados

Dia 8 de maio de 1922

Joatham Adonay de Araujo Soares. — Indeferido.

Bacharel Carlos Luiz de Araujo. — Não ha que deferir.

Bacharel Francisco Carneiro Nobre de Lacerda. — Apresente certidão de todo tempo de serviço effectivo prestado no cargo.

Dr. José Tavares Bastos. — Apresente certidão passada pela Delegacia Fiscal do Espirito Santo, em que declare quaes as licenças que tem gosado ou interrupções de exercicio por outros motivos.

Directoria do Interior

Por portarias de 9 do corrente mez, foram naturalizados brasileiros: Bernhardt Stark, natural da Alemanha e residente nesta Capital;

Chafic Esver Kallás, natural da Syria e residente no Estado de S. Paulo;

Henrique Goldfarb, natural da Russia e residente no Estado de S. Paulo;

Joaquim da Silva, natural de Portugal e residente nesta Capital.

Remetteram-se ao governo do Estado de S. Paulo as portarias dos naturalizados all residentes.

Directoria de Contabilidade

Additamento ao expediente de 8 de maio de 1922

Ao delegado fiscal do Thesouro Nacional em Minas, comunicando que foi solicitado o credito de 25:000\$, para pagamento da ultima quota da subvenção que compete em 1921 à Escola de Engenharia de Juiz de Fora (officio n. 618).

— Ao director da Casa de Correção autorizou-se a adquirir os machinismos que se tornam necessarios á fabrica de calçados daquela repartição (officio n. 619).

— Ao juiz da Quarta Vara Civel do Districto Federal communicou-se ter-se providenciado sobre o fornecimento do material de expediente que foi solicitado a este ministerio (aviso n. 1.461).

Ao director da Casa de Detenção do Districto Federal restituíram-se os pedidos da verba alimentação para que se observe a instrução 37ª da Circular n. 2.964 de 4 de agosto do anno findo (aviso n. 1.462).

Ao juiz de direito da 2ª Vara Criminal communicou-se terem sido dadas providencias para o fornecimento do material de expediente solicitado para serviço eleitoral (aviso n. 1.460).

Ao presidente do Tribunal de Contas transmitiram-se os documentos justificativos da applicação dada pelo escrivão da 5ª Vara Criminal, ao adiantamento daquela quantia que lhe foi feita para attender a despesas de prompto pagamento, além de que lhe seja dada a necessaria quitação (aviso numero 1.458).

Ao presidente de Minas Geraes communicou-se que para attender ao pagamento da subvenção que compete ao Hospital de Marianna, é necessario que sejam sellados os documentos e devidamente inutilizadas as estampilhas nelles appostas (aviso numero 1.453).

— Ao chefe de Policia do Districto Federal declarou-se que convém suscitar a attenção do director da Escola Premunitoria Quinze de Novembro para a fiel observancia da instrução n. 31 da circular n. 2.964, de 4 de agosto de 1921 (aviso n. 1.463).

Ao director da Escola Nacional de Bellas Artes recomendaram-se providencias afim de que sejam organizadas com urgencia as bases do edital de apresentação dos projectos para o monumento comemorativo da Proclamação da Republica (aviso n. 1.464).

Additamento ao expediente de 9 de maio de 1922

Solicitaram-se ao Ministerio da Fazenda os seguintes pagamentos:

De 749\$533 à Société, Anonyme du Gaz do Rio de Janeiro, de consumo de gaz e luz electrica nos Institutos Vaccinogenico e Oswaldo Cruz em janeiro, fevereiro e março findos (aviso n. 1.576);

Ao mesmo ministerio solicitaram-se as seguintes providencias:

Para que seja distribuido á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Pernambuco, o credito de 19:710\$ correspondente ao 3º trimestre da subvenção que compete á Faculdade de Direito do Recife (aviso n. 1.498);

Para que seja distribuido á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional na Bahia, o credito de 2:000\$ para pagamento da subvenção que compete ao Asylo Conde de Pereira Marinho (aviso n. 1.483);

Para que seja distribuido á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Minas Geraes, o credito de 1:000\$ para pagamento da subvenção que compete ao Instituto de Assistencia á Infancia de Bello Horizonte (aviso n. 1.481);

Para que seja distribuido á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em S. Paulo, o

credito de 10:000\$ para pagamento da subvenção que compete á Maternidade de São Paulo (aviso n. 1.480);

Para que seja distribuido á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Minas Geraes, o credito de 2:000\$ para pagamento da subvenção que compete ao Asylo de S. Salvador de S. José d'Além Parahyba (aviso n. 1.477);

Para que seja distribuido á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Minas Geraes, o credito de 1:000\$ para pagamento da subvenção que compete ao Asylo de S. Joaquim da Conceição do Serro (aviso n. 1.478);

Para que seja distribuido á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Minas Geraes, o credito de 5:000\$ para pagamento da subvenção que compete ao Hospital de Caridade de Santa Luzia de Carangola (aviso n. 1.479).

Expediente de 10 de maio de 1922

Solicitaram-se ao Ministerio da Fazenda os seguintes pagamentos:

De 275\$ a Dora Duarte Maranhão, de gratificação como inspectora extranumeraria de alumnas no Instituto Nacional de Musica, em março findo (aviso n. 1.514);

De 500\$ á Cooperativa Civil «A Pedra do Láz», de aluguel do predio occupado pelo Juizo Federal da secção do Rio de Janeiro em março findo (aviso n. 1.512);

De 739\$100 a Firmino Fernandes e Irmãos, de fornecimentos feitos a Corte de Appellação em março findo (aviso n. 1.511);

De 120\$ a Candido José Pinheiro, de gratificação por substituição como escrivão da Policia, em março findo (aviso n. 1.510);

De 200\$ a Manoel Gonçalves Maia Sobrinho, de aluguel das salas occupadas pelo Juizo da 9ª Pretoria Civel, em abril findo (aviso n. 1.513);

De 90\$ á Estrada de Ferro Central do Brasil, de transportes effectuados á requisição da Casa de Detenção, em outubro, novembro e dezembro de 1921 (aviso numero 1.509);

De 362\$800 á Estrada de Ferro Central do Brasil, de transportes effectuados á requisição do Juizo Federal na secção do Rio de Janeiro, nos mezes de fevereiro, novembro e dezembro de 1921 (aviso d. 1.515);

De 1:073\$333, de differença de vencimentos por substituições aos funcionarios da Bibliotheca Nacional, em abril findo (aviso n. 1.508);

De 819\$, de diarias ao pessoal que trabalhou nas obras do Instituto Vaccinogenico, em novembro de 1921 (aviso n. 1.509);

De 750\$, de gratificação aos funcionarios do Juizo Federal da 2ª Vara do Districto Federal e do Registro Geral de eleições, em abril findo (aviso n. 1.504);

De 150\$ a Carlos Alves de Azeredo Coutinho, escrivão do alistamento eleitoral do termo de Siquara, no Estado do Rio de Janeiro, de gratificação pelos serviços prestados no anno de 1921 (aviso n. 1.503).

— Ao mesmo ministerio solicitaram-se as seguintes providencias:

Para que seja entregue ao pagador interido da Policia Militar do Districto Federal, capitão Antodio José da Costa, a quantia de 595\$200 para pagamento do saldo que compete ao 1º sargento reformado Nicolau dos Santos Reis (aviso n. 1.532);

— Ao presidente do Estado de Minas Geraes solicitaram-se as seguintes providencias:

Para que a Santa Casa de Misericórdia daquela capital preste contas da 1ª quota da subvenção recebida (aviso n. 1.537);

Para que a instituição cujos papeis acompanharam o officio daquela presidencia, de 28 de abril findo, prove cabalmente que os nomes de Orphanato Santo Antonio e Santa

Izabel da Hungria e Pia União de Santo Antonio pertencem ao mesmo orphanato (aviso n. 1.501).

— Remetteu-se ao director da Casa de Correção cópia do pedido n. 994 para que seja rectificado (officio n. 633).

Departamento Nacional de Saúde Pública

SECRETARIA GERAL

SECÇÃO DE EXPEDIENTE

Additamento ao expediente de 6 de maio de 1922

Solicitaram-se providencias ao ministro da Viação e Obras Publicas afim de ser concedida franquia telegraphica, dentro do Estado de Santa Catharina, e exclusivamente em objecto de serviço publico, ao inspector sanitario rural Dr. Francisco Tavares Lobato e aos sub-inspectores sanitarios ruraes Drs. Alberto Custodio Ferreira, Alvaro Remigio de Oliveira, Otto Rijha e Gregorio Sizenando Teixeira, todos com exercicio no referido Estado (aviso E 50).

— Autorizou-se o director do Hospital S. Sebastião a designar a commissão examinadora do concurso para preenchimento de tres vagas de internos do mesmo hospital, dando-se sciencia, ao mesmo tempo, por ordem chronologica, dos nomes dos candidatos que se apresentaram para aquella prova (aviso E 477).

Expediente de 9 de maio de 1922

Restituiu-se, devidamente informado, em resposta ao aviso n. 48, de 18 de abril ultimo, do Sr. ministro da Fazenda, o processo relativo ao requerimento em que a Skoglands Linge (Brasil) Ltd. solicita as regalias de paquete para o vapor *Karl Skoglands*, de sua propriedade.

— Solicitaram-se providencias ao director de Defeza Sanitaria Maritima e Fluvial afim de ser remettida com a possivel urgencia uma certidão passada pelo Tribunal de Contas ou Delegacia Fiscal, nos termos da circular n. 6, de 26 de janeiro de 1894, do Ministerio da Fazenda, para que possa ter rapido andamento o processo de aposentadoria do Dr. José Carmo da Silva Pereira, snb-inspector de Saude dos Portos, e, bem assim, reiterou-se pedido identico, feito em officio de 17 de janeiro ultimo, referente ao mestre da Inspectoria de Prophylaxia Maritima João Rollim da Silva (E 478).

— Solicitaram-se providencias aos inspector federal das Estradas e directores de hygiene dos Estados de Minas Geraes e Rio de Janeiro, afim de ser impedido o transporte, na Rede Sul Mineira, de generos alimenticios e animaes, em promiscuidade (E 481-483).

— Remetteram-se:

Ao director de Saneamento e Prophylaxia Rural, para os devidos fins, a portaria concedendo ao microscopista do Serviço de Saneamento, e Prophylaxia Rural no Districto Federal, Antonio Lopes Licca, seis mezes de licença, nos termos do art. 19, da legislação em vigor (E 480);

Ao director da Defeza Sanitaria Maritima e Fluvial, para os fins convenientes, a portaria nomeando Ardilano Dutra Xavier, para exercer o cargo de escripturario, durante o impedimento do effectivo Tobias Pereira (E 479).

SECÇÃO DE CONTABILIDADE

Expediente de 8 de maio de 1922

Communicou-se ao inspector de Fiscalização de Generos Alimenticios, que, durante a semana que findou em 6 do corrente, esta

secção recebeu, mediante a apresentação de guias expedidas pelo Laboratorio Bromatologico, as seguintes taxas de analyses:

N. 1.201, Bhering & Comp., 250\$000;
N. 1.206, Francisco Braga Filho, 50\$000;
N. 1.207, Francisco Militão Rezende, 50\$000;
N. 1.208, Cecilio Bernardes, 50\$000;
N. 1.209, Antonio Carlos Oliveira, 50\$000;
N. 1.212, Companhia Brasileira de Lactinios, 250\$000;
N. 1.213, Elias Bueno da Costa, 50\$000;
N. 1.214, Camillo Mourão & Comp., 50\$000;
N. 1.215, João Baptista da Silva, 50\$000;
N. 1.216, João Baptista Lara, 50\$000;
N. 1.218, José Justiniano Rodrigues da Silva, 50\$000;
N. 1.219, Mascarenhas & Comp., Ltda., 50\$000;
N. 1.220, Alfredo de Avila e Silva, 50\$000;
N. 1.221, Balthasar Ribeiro & Andrade, 50\$000;
N. 1.223, Coelho Duarte & Comp., 50\$000.

— Transmittiram-se ao procurador dos Feitos da Saude Publica as certidões de divida proveniente das multas impostas pela Inspectoria de Fiscalização de Generos Alimenticios a Donato Carvalho, J. Leal Ferreira, A. Pinheiro, Candido Pacheco de Aguiar, Antonio Toste Parreira, Antonio Gouvêa Espindola; pelas delegacias de saude: a David & Comp., Pedro Leandro Lambert, Pedro Rodrigues Peres, Dr. João Victorio Pareto Junior, Carlos da Silva Oliveira, Francisco Eduardo Magalhães, Eduarda Augusta de Andrade, Joaquim da Veiga Martins, Bento João Fernandes, Paulina Holm Rial e Bernardino Loureiro dos Santos e pelos Postos de Prophylaxia Rural: a Lauro Gomes, Dr. Thomaz Delphino, José Saturnino de Souza, João Pereira dos Santos, José Luiz Gama Fernandes, Domingos José Mendes e José da Silva Antão, para serem cobrados judicialmente (officio n. 1.289);

— Transmittiu-se ao mesmo procurador a certidão de divida relativa a multa imposta pela Inspectoria de Fiscalização do Exercício da Medicina a Miguel de Oliveira Bastos, para ser cobrada judicialmente (officio n. 1.288);

— Communicou-se ao director dos Serviços Sanitarios Terrestres que esta secção recebeu em deposito as importancias relativas ás multas impostas pela Inspectoria de Fiscalização de Generos Alimenticios a José Joaquim Pereira (1.859), e pelas delegacias de saude a Maria Said (1.862) e Jacome Rosario Staiffa (1.863) (officio n. 1.285);

Foi recolhida ao Thesouro Nacional pelo director desta secção em commissão a quantia de 4:247\$567, proveniente de exame de preparados (270\$), licença para a venda de preparados (50\$), analyses (450\$), multas (200\$), multas cobradas judicialmente.... (3:277\$567), para o fundo especial do custeio da prophylaxia rural e das obras de saneamento do interior do Brasil, da arrecadação nos dias 5 e 6 de maio do coarente (officio 1.294), e 45\$780 proveniente da venda de desinfecções, arrecadados nos dias 5 e 6 de maio do corrente anno (officios 1.294 e 1.295).

— Solicitou-se ao Ministerio da Fazenda o pagamento das seguintes importancias: 88:539\$216, relativa a fornecimento feito ao Hospital S. Sebastião no mez de março do corrente anno (aviso n. 543);

12:200\$, proveniente do fornecimento de carvão americano feito pela firma Belmiro Rodrigues & Comp., em abril do corrente anno, a Inspectoria de Prophylaxia Maritima (aviso n. 540);

850\$ a firma Meanda Curty & Comp., de serviços prestados sob a fiscalização da Pre-

feitura Municipal, para a adaptação a um hospital do antigo edificio do Asylo S. Francisco de Assis, em dezembro do anno proximo findo (aviso n. 538);

DIRECTORIA DOS SERVIÇOS SANITARIOS TERRESTRES

Expediente de 10 de maio de 1922

Remetteram-se:

Ao Dr. director geral do Departamento Nacional de Saude Publica, os officios numeros 54 do Laboratorio Bacteriologico e 2.085 da Inspectoria de Fiscalização de Generos Alimenticios, relativamente a permuta requerida pelos Drs. Amadeu da Silva Fialho e Herbert da Silva Sá Antunes (officio n. 1.225);

Ao Dr. secretario Geral os pedidos numeros 32, 33 e 34 de fornecimentos de material para esta directoria (officio n. 1.221).

— Communicou-se:

Ao Dr. director geral do Departamento Nacional de Saude Publica, a pena de suspensão imposta ao veterinario interino da Inspectoria de Fiscalização de Generos Alimenticios, Sr. João Baptista Pereira Soares (officio n. 1.227);

Ao Dr. secretario geral, que foram deferidas as petições em que os Srs. Alberto Marinho Alves, Irmãos Padula, Dr. Fernando Mario Siqueira Cavalcanti, D. Augusta Cardoso da Costa, João H. Belham, pediam relevação das multas em que incorreram por infracções do regulamento em vigor (officios ns. 1.215, 1.216, 1.217, 1.218 e 1.219).

— Solicitaram-se providencias:

Ao Dr. inspector de Engenharia Sanitaria, no sentido de ser designado um engenheiro sanitario para proceder ás vistorias nos seguintes predios: rua da Misericórdia ns. 75, 112, 114 e 116 (officio n. 1.223);

Ao mesmo, no sentido de serem indicadas quaes as obras de que carecem os predios ns. 27 da rua Sergipe (casas I e II) e 224 da rua Senador Euzebio (officios ns. 1.222 e 1.224);

Ao Dr. prefeito municipal no sentido de serem compellidos os proprietarios dos terrenos existentes ao lado do n. 11 da rua Santos Mello e fronteiro aos ns. 57, 59 e 61 da rua Paranaguá a mural-os, de accordo com a lei em vigor (officio n. 1.220);

Ao Dr. prefeito municipal, no sentido de serem cedidos o esta directoria os regulamentos industriaes francez e belga a que se refere o Dr. Monteiro Autran, no relatório de sua viagem á Europa (officio n. 1.226).

— Foram multados:

Pela Inspectoria de Fiscalização de Generos Alimenticios, por infracção do art. 575, item IV, do regulamento em vigor, em 1:000\$ cada um, os Srs. Manoel Pereira & Comp. e Antonio Ferreira Selecto; por infracção do art. 187 do regulamento em vigor, em 200\$, os Srs. M. Seraphim & Comp.; por infracção do art. 576 do regulamento em vigor, em 500\$, cada um, os Srs. M. Seraphim & Comp. e A. Girott & Comp.;

Pela 2ª Delegacia de Saude, por infracção do art. 774 § 5º do regulamento em vigor, em 500\$ cada um, os Srs. Sebastião José de Oliveira e David & Comp.; por infracção dos arts. 768, 685, 687, 688 e 790 do regulamento em vigor, em 500\$, os Srs. José Pereira & Comp.

Requerimentos despachados

Inspectoria de Fiscalização de Generos Alimenticios:

Dr. Raul Leite & Comp. (1.203). — Indeferido.

Dr. Raul Leite & Comp. (1.783). — Juntose á petição n. 1.209, de 1922.

Anônio Faria da Silva (1.773). — Será relevada a multa si substituir o material condenado dentro do prazo de tres dias.

Queiroz, Moreira & Comp. (1.011). — Deferido, devendo, porém, os interessados provar que as autoridades sanitarias do local de destino da mercadoria foram prevenidas de que a reexportação foi autorizada sob garantia de serem os generos utilizados para fins industriaes.

Abel Antonio Rodrigues (1.845). — Indeferido.

Inspectoria dos Serviços de Prophylaxia: Alvaro Antonio da Fonseca (1.922). — Certifique-se.

2ª Delegacia de Saude:

Dr. Alvaro Lessa (1846). — Deferido, devendo cumprir integralmente a intimação dentro do prazo do 2º termo.

Manoel Fernandes da Cruz (1.844). — Será relevada a multa si cumprir a intimação dentro do prazo do 2º termo.

DIRECTORIA DE SANEAMENTO E PROPHYLAXIA RURAL

(Serviço no Districto Federal)

Requerimentos despachados

Dia 4 de maio de 1922.

Posto de Madureira:

Leonor da Cunha Peres Machado. — Concedo 30 dias.

Posto de Pilares:

Antonio José Pereira. — Prova não ser o proprietario e declare ao mesmo tempo quem o seja.

Posto de Bangú:

Emilia Kelly do Vabo. — Concedo 30 dias.

Pia dos Santos. — Concedo 45 dias improrogaveis.

João Damasceno de Paula. — Concedo 45 dias.

Maria Magdalena do Azevedo Machado. — Concedo 60 dias.

Isaura da Silva. — Concedo 45 dias.

Raymundo Bragança. — Concedo 30 dias.

Floriano Carvalho. — Concedo 30 dias.

Belmira Gomes. — Concedo 90 dias.

Constantino Trigueiro. — Concedo 45 dias.

Maria Monteiro Guimarães. — Concedo 45 dias.

Josino Bezerra de Vasconcellos. — Concedo 30 dias.

José Alves da Silva. — Concedo 45 dias.

Deusdedeth Perfirio Teixeira. — Concedo 30 improrogaveis.

Augusto Diniz. — Concedo 45 dias.

Elydia de Oliveira. — Concedo 45 dias.

Diogo da Silveira Genesisio. — Concedo 15 dias improrogaveis.

Antenor Gomes. — De accordo com a informação do Dr. chefe do Posto indeferido.

Bernardino da Silva. — Concedo 45 dias improrogaveis.

Antonio Teixeira de Paiva. — Concedo 30 dias improrogaveis.

Malvino Pinto da Silva. — De accordo com a informação do Dr. chefe do Posto indeferido.

Dia 8:

Posto de Guaratiba:

Antonio José do Valle. — Deferido.

Posto Santa Cruz:

Euclydes João Dias. — Faça a demonstração do poste da casa ou cumpra a intimação.

Genuina Basilia da Motta. — Aguarde oportunidade.

Posto dos Pilares:

Elisa Guilherme Barroso. — Aguarde oportunidade.

Posto da Ilha do Governador:

Dr. Valmore dos Santos Magalhães. — Queira comparecer á sede deste serviço.

Posto de Jacarepaguá:

Euzebio dos Santos. — Concedo 60 dias.

Manoel Carreira. — Concedo 60 dias.

Maria Garcia Moreira. — Concedo 60 dias.

Posto da Penha:

João Manoel. — Concedo 90 dias.

Luiz José Cordeiro. — Em face da informação do Dr. inspector, não pode mais ser attendido.

Joaquim da Silva Maia. — Conforme verificou o posto da Penha, não foi construida a fossa de accordo com as plantas annexas ao presente requerimento.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

Torna-se, portanto, de necessidade a instalação de uma fossa liquefactora de accordo com os typos approvados pela Directoria de Saneamento e Prophylaxia Rural.

INSPECTORIA DE FISCALIZAÇÃO DO EXERCÍCIO DA MEDICINA, PHARMACIA, ANTENATALIA E OBSTETRICIA.

Requerimentos despachados

Dia 9 de maio de 1922

Braulio Gomes (495). — Deferido.

Oscar Cesar Mattos (626). — Deferido.

Alfredo Pinto da Costa (635). — Deferido, nos termos da informação.

Zelia Teixeira Leite (647). — Deferido, pagos os emolumentos.

Raul Cauzard (412). — Compareça nesta inspectoría.

Braulio Gomes (604). — Archive-se.

Francisco do Espirito Santo Paulo (452). — Indeferido.

Henrique da Silva Campos (263). — Indeferido.

João Priante (406). — Satisfaca a exigencia do parecer.

Oscar Cesar Mattos (627). — Deferido, nos termos da informação.

Plinio Cavalcanti & Comp. (268). — Satisfacam a taxa regulamentar.

Plinio Cavalcanti & Comp. (269). — Satisfacam a taxa regulamentar.

Oscar Cesar Mattos (624). — Deferido, nos termos do parecer.

Ministerio da Fazenda

O ministro de Estado dos Negocios da Fazenda, em nome do Presidente da Republica, declara que, por despacho de 23 de janeiro ultimo, proferido no processo anexo ao officio n. 22, de 20 de novembro do anno proximo findo, da Superintendencia da Fiscalização dos Clubs de Mercadorias, resolveu cassar a autorização concedida em carta-patente n. 51, de 9 de novembro de 1916, á firma Luiz Ferreira Barbosa para funcionar com clubs de mercadorias.

Rio de Janeiro, 26 de abril de 1922. — Homero Baptista.

Por titulo de 25 de abril ultimo, foi nomeado Alberio Medeiros Barbosa para o lugar de fiscal do sello adhesivo e outros impostos de que trata o art. 104 do regulamento anexo ao decreto n. 15.210, de 28 de dezembro de 1921, na cidade de Itajahy, Estado de Santa Catharina.

Por outro de 5 de maio corrente, foi nomeado Ieronimo Rosado para o lugar de collector das rendas federaes no municipio de Mossoró, Estado do Rio Grande do Norte.

Por outro de 9 de maio corrente, foi creada uma collectoria das rendas federaes no municipio de S. José de Piranhas, Estado da Parahyba.

Por apostilla de 10 de maio corrente, foi declarado chamar-se Manoel Serafim de Freitas, e não Manoel Serafim Ferreira, o cidadão nomeado, por titulo de 7 de março do corrente anno, para o lugar de escrivão da collectoria das rendas federaes em Piratiny, Estado do Rio Grande do Sul.

Directoria da Receita Publica

EXPEDIENTE DO SR. DIRECTOR

Dia 9 de maio de 1922

(*) Sr. director geral dos Correios:

N. 176 — Tendo diversos negociantes de Jacarepaguá, neste Districto Federal, pedido a 19 de novembro do anno passado ao Sr. ministro da Fazenda, que seja incumbida a agente do

(*) Reproduz-se por ter sahido com incorrecções.

Correio da mesma localidade, de vender sellos adhesivos, e, como tal incumbência possa embarçar os serviços que competem á referida agente, dependentes dessa repartição, solicito vossas providências no sentido de ser esta directoria informada se ha no deferimento do pedido algum inconveniente, bem assim, se a referida agente é afiançada e no caso affirmativo a data e o valor da fiança.

Dia 10

— Sr. inspector da Alfandega do Rio de Janeiro:

N. 463 — Remettendo a essa Alfandega os inclusos documentos de fls. 2 a 5 e 8, do processo encaminhado com o vosso officio n. 500, de 10 de março do anno passado, relativo á isenção de direitos pretendida por Francisco Ribeiro de Vasconcellos, para (152) cento e cinquenta e dois volumes contendo tubulações mencionados na relação junta aos referidos documentos, communico-vos, para os fins convenientes, que o Tribunal de Contas, em sessão de 9 de novembro desse anno, foi de parecer que pôde ser concedida a isenção supracitada, nos termos do disposto no art. 37, da lei n. 3.979, de 31 de dezembro de 1919.

— Sr. director da Casa da Moeda:

N. 43 — Afim de serem incineradas, remetto-vos com guia competente, devidamente visada e conferida, as inclusas cintas do imposto de consumo, proprias para alcohol, que foram entregues á 1ª Collectoria das Rendas Federaes do Campos, Estado do Rio de Janeiro, pelos fabricantes de bebidas, Benvindo de Araujo & Comp., nos termos do disposto no art. 111, letra f, do decreto n. 14.668, de 26 de janeiro do anno passado e encaminhadas pelo officio n. 108, de 19 de abril ultimo.

N. 44 — Transmittindo-vos o incluso telegramma recebido da Delegacia Fiscal da Bahia, tratando de requisição de sellos feita por aquella delegacia a essa repartição, solicito vossas providências no sentido de serem prestadas informações sobre o assumpto.

— Sr. director da recebedoria do Districto Federal:

N. 112 — Em solução á consulta constante do vosso officio n. 161, de 8 de fevereiro ultimo, declaro-vos que a Companhia Nacional de Navegação Costeira continúa a gozar da isenção do imposto de sello em todos os seus papeis e documentos.

— Sr. delegado fiscal no Amazonas:

N. 23 — Declaro-vos para os fins convenientes que, attendendo ao que, no requerimento de 6 de novembro do anno passado, solicitou o superior da Missão Salesiana do Rio Negro, monsenhor Pedro Massa, resolvi, por despacho de hoje, autorizar, depois de ter ouvido a respeito o Tribunal de Contas, a isenção de direitos de importação o taxa de expediente, de accordo com o dispositivo dos arts. 2º e 5º, § 32, das Preliminares da Tarifa, para oito (8) vitraes artisticos da casa Mauméjean Frères, do Paris, e uma estatua, tudo destinado á Igreja de N. S. dos Remedios, nessa capital.

— Sr. delegado fiscal na Bahia:

N. 95 — Declaro-vos, para os fins convenientes, que o Sr. ministro da Fazenda, tendo em vista o que no aviso n. 143, de 2 de março deste anno, solicitou o Ministerio da Viação e Obras Publicas, resolveu, por despacho de 25 de abril proximo findo, conceder, na Alfandega do Natal, a isenção de direi-

tos a que se refere a ordem desta directoria sob n. 4, de 11 de janeiro deste mesmo anno.

— Sr. delegado fiscal em Minas Geraes:

N. 177 — Declaro-vos, para os devidos fins, que, o Sr. ministro da Fazenda, tendo presente o processo encaminhado a esta directoria, com o vosso officio n. 35, de 5 de fevereiro de 1920, em que recorreis *ex-officio* da decisão pela qual julgastes improcedente o auto lavrado contra Antonio Nogueira Saraiva, por infracção do regulamento anexo ao decreto n. 14.951, de 16 de fevereiro de 1916, resolveu, por despacho de 28 de março ultimo, negar provimento ao alludido recurso *ex-officio*, para manter a decisão recorrida.

N. 178 — Solicito vossas providências no sentido de ser remittido a esta directoria o processo que motivou a multa imposta a Francisco Furchi, por infracção do regulamento do imposto de consumo, o que deixou de acompanhar o vosso officio n. 270, de 22 de setembro de 1921, a esta directoria.

— Sr. delegado fiscal em Pernambuco:

N. 163 — Incluso vos remetto o processo transmittido a esta directoria com o vosso officio n. 254, de 22 de junho de 1920, relativo ao requerimento em que D. Virginia Almeida Colaco Dias solicita restituição da importancia de 3008, proveniente dos direitos pagos a titulo de deposito prévio das mercadorias submittidas a despacho pela nota livre n. 24, de janeiro daquelle anno, afim de que a Alfandega desse Estado providencie nos termos da segunda parte do parecer da 1ª sub-directoria.

N. 164 — Remetto-vos o incluso processo, encaminhado a esta directoria com vosso officio n. 316, de 26 de maio de 1920, relativo ao requerimento em que a Pernambuco Tramways and Power Company, Limited, solicita baixa de termo de responsabilidade, afim de que essa delegacia providencie de accordo com o parecer da 1ª Sub-directoria, de fls. 14 verso.

N. 165 — Afim de que essa delegacia providencie pela maneira indicada no parecer da 1ª Sub-directoria, de fls. 16 verso, remetto-vos o incluso processo encaminhado a esta directoria com o vosso officio n. 252, de 24 de abril de 1920, referente ao requerimento em que a Pernambuco Tramways and Power Company, Limited, solicita baixa de termo de responsabilidade assignado, alm de despachar o material constante da nota de importação n. 15.921, de setembro de 1919, annexa ao mesmo processo.

— Sr. delegado fiscal no Rio Grande do Norte:

N. 13 — Confirmando o meu telegramma n. 573, de hoje, declaro-vos, para os fins convenientes, que o Sr. ministro da Fazenda, tendo em vista o que solicitou no aviso n. 143, de 2 de março ultimo, o Ministerio da Viação e Obras Publicas, resolveu, por despacho de 26 de abril proximo findo, autorizar a isenção de direitos para 751 tubos de bater (drive pipes), pesando 59.590 kilos, vindos pelo vapor *Justin*, e destinadas á Inspectoria Federal de Obras contra as Secas.

— Sr. delegado fiscal no Rio Grande do Sul:

N. 182 — Para que sejam prestadas informações a respeito, remetto-vos o incluso processo relativo ao officio numero 9, de 26 de março ultimo, do inspector de Collectorias das Rendas Fe-

deraes na 2ª zona desse Estado, Gilberto de Mello Alecrim, encaminhando a esta directoria o relatório da inspecção a que procedeu em janeiro deste anno, na Collectoria Federal da villa do Bom Jesus.

N. 183 — Communico-vos, para os fins convenientes, que o Sr. ministro da Fazenda approvou, por despacho de 2 do corrente, o vosso acto de que destes conta em officio n. 119, de 8 de abril ultimo, designando os primeiros escripturarios Arthur Candido de Vasconcellos, da Alfandega do Rio Grande, e Malvino Britto de Oliveira, da do Santa Anna do Livramento, nesse Estado, para fiscaes das mercadorias que gosam de isenção de direitos, de accordo com o disposto no art. 20 do decreto numero 8.592, de 8 de março de 1911, sem prejuizo dos servicos de que estão encarregados nas mesmas repartições.

N. 184 — Communico-vos, para os fins convenientes, que o Sr. ministro da Fazenda approvou, por despacho de 2 do corrente, o vosso acto de que destes conta em officio sob n. 113, de 4 de abril ultimo, designando de accordo com o disposto no art. 20 do decreto n. 8.592, de 8 de março de 1911, o 1º escriptuario da Alfandega do Porto Alegre, nesse Estado, Pedro Augusto Marsillac Motta, para fiscal das isenções de direitos na mesma alfandega.

— Sr. delegado fiscal em S. Paulo:

N. 237 — Devolvendo a essa delegacia os inclusos documentos de fls. 2 a 7, 9, 10, 12 e 13, do processo encaminhado com o vosso officio n. 373, de 27 de maio do anno passado, relativo á restituição pretendida pela Companhia União dos Refinadores, proveniente dos direitos pagos por quarenta (40) amarrados formando 20 vagonetes, despachados pela nota de importação n. 81.441, de 13 de novembro de 1920, declaro-vos, para os devidos effeitos, que o Tribunal de Contas, em sessão de 5 do corrente, opinou que pôde ser deferido o alludido pedido, em vista do estabelecido no art. 37, da lei n. 3.979, de 31 de dezembro de 1919.

N. 238 — Remettendo a essa delegacia os inclusos documentos de fls. 2 a 6, 8, 10, 12 e 13, do processo encaminhado com o vosso officio n. 366, de 25 de maio do anno passado, relativo á restituição pretendida pela Companhia dos Refinadores, proveniente dos direitos pagos por (30) trinta volumes contendo vehiculos, despachados pela nota de importação n. 51.637, de 16 de agosto de 1920, declaro-vos, para os fins convenientes que o Tribunal de Contas, em sessão de 5 do corrente, foi de parecer que pôde ser deferido o supracitado pedido, na conformidade do disposto no art. 37, da lei n. 3.979, de 31 de dezembro de 1919.

N. 239 — Enviando a essa repartição os inclusos documentos de fls. 2 a 6, 8, 9, 11 e 12, do processo encaminhado com o vosso officio n. 367, de 25 de maio do anno passado, referente á restituição pretendida pela Companhia União dos Refinadores, proveniente dos direitos pagos por 32 volumes contendo vagonetes, despachados pela nota n. 56.302, de 28 de agosto de 1920, declaro-vos, para os devidos fins, que o Tribunal de Contas, em sessão de 5 do corrente, foi de parecer que não pôde ser deferido o pedido em questão, visto se verificar que o material importado tem similar na produção nacional, e não ter sido satisfeita a exigencia do art. 8º § 1º do decreto numero 8.592, de 8 de março de 1911.

N. 240 — Remettendo a essa delegacia os inclusos documentos de fls 2 a 4, 6, 8 a 10, do processo encaminhado com o vosso officio n. 56, de 31 de janeiro deste anno, relativo á restituição pretendida pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, proveniente dos direitos pagos por pertencentes para carros de condução de generos, despachados pela nota de importação n. 89.703, de 9 de dezembro de 1920, declaro-vos, para os fins convenientes, que depois de ter ouvido o Tribunal de Contas a respeito, resolvi, em data de 11 de abril proximo findo, autorizar a restituição de que se trata, de accordo com o estabelecido no disposto do art. 20, da lei n. 3.979, de 31 de dezembro de 1919.

N. 241 — Para que essa delegacia proceda de accordo com o parecer da 2ª Sub-directoria de fls. 56 verso, remetto-vos o incluso processo da Companhia Grande-Manufactura do Fumos e Cigarros Castellões, restituído a esta directoria com o vosso officio n. 67, de 19 de agosto de 1919.

N. 242 — Para que a Alfandega de Santos satisfaga a exigencia constante do parecer da Sub-directoria de folhas 2 verso, remetto-vos o incluso processo encaminhado a esta directoria com o vosso officio n. 318, de 9 de maio do anno passado, relativo ao requerimento em que a Israel Company Limitada solicita restituição da importância de \$51\$460, proveniente da differença entre os direitos pagos pela mercadoria constante da nota de importação n. 50.974, de 9 de agosto de 1920, e a taxa reduzida de que goza a referida mercadoria.

N. 243 — Afim de que a Alfandega de Santos providencie de accordo com a segunda parte do parecer da 1ª Sub-directoria, incluso vos restituo o processo encaminhado a esta Directoria com o vosso officio n. 383, de 15 de outubro de 1920, e relativo ao requerimento em que a Companhia de Estrada de Ferro do Douro, solicita, lha restituída a importância de 410\$, proveniente da differença dos direitos pagos pelos materiaes constantes da nota de importação n. 30.688, de 30 de abril daquelle anno.

N. 244 — Incluso vos remetto o processo encaminhado a esta directoria com o vosso officio n. 151, de 19 de abril ultimo, relativo ao requerimento em que a firma Garcia da Silva & Comp., solicita isenção de direitos para tres (3) volumes, contendo tractores e seus pertences, afim de que a Alfandega de Santos satisfaga a exigencia constante da ultima parte do parecer da 1ª Sub-directoria, de fls. 1ª verso, do mesmo processo.

N. 205 — Afim de que essa delegacia preste as necessarias informacões a respeito, remetto-vos o incluso officio de 20 de abril ultimo, em que a Estrada de Ferro de Jaboatão solicita permissão para recolher nessa mesma delegacia a importância relativa aos impostos de transporte a viação cobrada pela referida estrada.

N. 246 — Declaro-vos, para os devidos fins, que, por despacho de 5 do corrente, resolvi conceder, em virtude do disposto no art. 2º § 23, das premissas da tarifa, a isenção de direitos solicitada pelo Ministerio da Guerra, no aviso n. 255, de 29 de abril proximo findo, para 230 tubos de ferro com 2.086m 33, de 4"; 15 tubos de ferro com 1.35m 50, de 5"; uma caixa contendo asfalto e uma outra com panno asfaltado, tudo da marca 0 (tinta branca), vindo pelo vapor alle-

mão *Steigerwald*, e despachado á ordem, devendo esse material ser entregue á Companhia Constructora de Santos, para as obras dos quartéis em construção no sul.

Portaria

N. 75 — O director da Receita Publica do Thesouro Nacional resolveu que o 4º escripturario do mesmo Thesouro, Manoel Tavares Guerreiro, passe a servir na secretaria, o que comunica ao Sr. sub-director da 2ª sub-directoria para os devidos fins.

N. 19 — O director da Receita Publica do Thesouro Nacional declara ao Sr. collector da 1ª collectoria das rendas federaes de Campos, Estado do Rio de Janeiro, que o Sr. ministro da Fazenda, tendo presente o processo encaminhado com o officio n. 102, de 20 de abril de 1921, de que trata o de n. 385, de 24 de dezembro do mesmo anno, relativo ao recurso interposto por Elias Massud da decisão pela qual lhe impuzestes a multa de 5:000\$, maximo do art. 219, § 8º, letra d do decreto n. 14.648, de 26 de janeiro do anno passado, além do pagamento de 34\$240 do imposto sonegado, proferiu em 5 de maio corrente, o seguinte despacho:

«No presente processo ficou perfeitamente apurado o artificio doloso que consistia em se collocar, na escripturação fiscal, as meias de menor taxa na columna destinada ás de maior e vice-versa. Dahi a sonegação. Isso verificou-se, não só da escriptura fiscal, como de outra prova obtida em dous estabelecimentos de vendedores do artigo, além da insufficiencia da sellagem nas guias correspondentes ás meias de maior dimensão.

Em face do exposto e do mais que do processo consta, resolvo tomar conhecimento do recurso para manter a multa de 5:000\$, imposta na sentença recorrida, não pelo fundamento nella citado, mas pela infração do art. 219, § 8º, letras d e e, do regulamento vigente, além do recolhimento do imposto sonegado; e immoer aos retalhistas a multa de 150\$, minimo do art. 178, letra j numero XXIV, do decreto n. 14.951, de 16 de fevereiro de 1916, vigente ao tempo em que occorreu a infração.»

Requerimentos despachados

Dia 6 de maio de 1922

Companhia Brasileira de Artefactos de Borracha, de 19 de novembro de 1921, encaminhado por officio da Alfandega do Rio de Janeiro, n. 2.926, de 20 de novembro do mesmo anno, pedindo isenção de direitos para o material vindo pelo vapor *Porto*. — Satisfaga a exigencia.

Companhia Brasileira de Artefactos de Borracha, de 28 de outubro de 1921, encaminhado com o officio da Alfandega do Rio de Janeiro, n. 2.676, de 19 de novembro do mesmo anno, pedindo isenção de direitos para tres barricas, contendo magnesia calcinada. — Satisfaga a exigencia.

Dia 8

Companhia Brasileira de Artefactos de Borracha, de 18 de agosto de 1921, encaminhado com o officio n. 2.835, de 2 de setembro do mesmo anno, da Alfandega do Rio de Janeiro, pedindo isenção de direitos para 12 volumes, contendo betume não especificado. — Satisfaga a exigencia.

Companhia Brasileira de Artefactos de Borracha, de 18 de maio de 1921, en-

caminhado com o officio da Alfandega do Rio de Janeiro, n. 4.446, de 20 de junho do mesmo anno, pedindo isenção de direitos para uma caixa, contendo formas para fabricação de brinquedos. — Satisfaga a exigencia.

Companhia Brasileira de Artefactos de Borracha, de 24 de outubro de 1921, encaminhado com o officio da Alfandega do Rio de Janeiro, n. 2.600, de 10 de novembro do mesmo anno, pedindo isenção de direitos para 14 fardos, contendo borra de algodão. — Satisfaga a exigencia.

Companhia Brasileira de Artefactos de Borracha, de 11 de agosto de 1921, encaminhado com o officio da Alfandega do Rio de Janeiro, n. 552, deste anno, pedindo isenção de direitos para o material vindo pelo vapor *Mar Mediterraneo*. — Satisfaga a exigencia.

Companhia Brasileira de Artefactos de Borracha, de 17 de novembro de 1921, encaminhado com o officio da Alfandega do Rio de Janeiro, n. 2.924, de 20 de dezembro do mesmo anno, pedindo isenção de direitos para duas caixas contendo machinas, vindas pelo vapor *Porto*. — Satisfaga a exigencia.

Anglo-Mexican Petroleum Company, Limited, de 23 de agosto do anno passado, pedindo restituição de taxa de viação, na importância de 12\$000. — Complete o selo dos documentos.

Directoria da Despesa Publica

EXPEDIENTE DO SR. MINISTRO

Dia 9 de maio de 1922

Sr. delegado fiscal no Amazonas:

N. 102 — Satisfazendo ao que solicitado o Ministerio da Justiça e Negocios Interiores, em aviso n. 1.377, de 1 de abril de 1921, e de accordo com o projecto da lei da Despesa de 1922, decreto n. 15.311, de 30 de janeiro ultimo, verba 30ª — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 300\$, para satisfazer ao pagamento a que tem direito Oscar Ferreira Delgado, professor publico da Escola de Brasília, do departamento do Alto Acre, proveniente de vencimentos que deixou de receber, relativos ao mez de dezembro de 1919, conforme o teor do incluso processo, que ora vos remetto, para os devidos fins.

N. 103 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da Despesa de 1922, decreto n. 15.311, de 30 de janeiro de 1922, verba 30ª — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 600\$, para satisfazer ao pagamento a que tem direito Antnio Joaquim de Souza, delegado auxiliar de policia do primeiro termo da Prefeitura de Tarauacá, proveniente de seus vencimentos relativos ao mez de dezembro de 1919, conforme consta do processo encaminhado com o vosso officio n. 380, de 29 de dezembro de 1920, e que ora vos devolvo, para os devidos fins.

N. 104 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da Despesa de 1922, decreto n. 15.311, de 30 de janeiro ultimo, verba 30ª — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 2:944\$925, para satisfazer ao pagamento a que tem direito D. Maria Philomena de Souza, professora da escola publica «Thaumaturgo de Azevedo», departamento do Alto Tarauacá, Territorio do Acre, proveniente de vencimentos que deixou de receber no periodo de 7 de maio a 31 de dezembro de 1914 e mezes de janeiro e fevereiro do mesmo anno, devendo ser descontada no acto deste pagamento a im-

portancia de 235\$354 de imposto de 8 % sobre os respectivos vencimentos, conforme consta do processo encaminhado por vosso officio n. 97, de 30 de junho de 1921 e que ora vos devolvo, para os devidos fins.

N. 105 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da Despesa de 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 386\$479, para attender ao pagamento a que tem direito Manoel Sabino dos Santos, remador no Alto Jurua, nesse Estado, proveniente de vencimentos deixados de receber no periodo de 1 de janeiro a 8 de fevereiro de 1916, devendo, porém, no acto deste pagamento ser-lhe feito o desconto de 19\$250, de imposto de vencimentos, conforme o teor do processo encaminhado por vosso officio n. 194, de 26 de novembro de 1921, e que ora vos devolvo, para os devidos fins.

N. 106 — Fica concedido a essa Delegacia, por conta da verba 30 — Exercícios findos do orçamento de 1921, do Ministerio da Fazenda, o credito de 238\$900, para attender ao pagamento a Nagip Said, proveniente de fornecimentos feitos á Companhia Regional do Jurua, nesse Estado, em 1916, conforme consta do processo annexo ao vosso officio n. 56, de 6 de abril de 1921, que ora vos devolvo para os devidos fins.

N. 107 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da despesa de 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos do Ministerio da Fazenda, o credito de réis 928\$571, para attender ao pagamento a que tem direito Arthur França, escrivão do extincto Tribunal de Appellação do Cruzeiro do Sul, proveniente de vencimentos a que fez jus no periodo de 5 de fevereiro a 31 de março de 1914, devendo no acto desse pagamento ser descontada a importancia de 74\$681, sendo: 55\$ de sello; 11\$110, de montepio e 8\$571, de imposto sobre vencimentos, conforme consta do processo que se acha annexo ao vosso officio n. 117, de 9 de agosto de 1921, e que ora vos devolvo para os devidos fins.

N. 108 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto da lei da despesa de 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 1:200\$, para attender ao pagamento a quem tem direito Antonio Theophilus Lessa, por seu procurador José de Souza Guimarães, proveniente de aluguel do predio que foi occupado pelo Registro Fiscal Federal em S. Salvador no departamento de Tarauacá, no Acre, relativos aos mezes de janeiro a dezembro de 1917, conforme teor do processo encaminhado por vosso officio n. 188, de 25 de novembro do anno proximo findo, e que ora vos devolvo para os devidos fins.

N. 109 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da despesa de 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 300\$, para satisfazer ao pagamento a que tem direito o bacharel Felizardo Toscano Leite Ferreira Filho, 3º escripturario dessa delegacia, proveniente de ajuda de custo do primeiro estabelecimento a que fez jus por haver sido removido, em 1917, devendo ser por occasião do pagamento descontada a importancia de 30\$, de imposto de vencimentos, conforme teor do processo encaminhado com o vosso officio n. 156, de 11 de outubro de 1921, e que ora vos devolvo para os devidos fins.

N. 110 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da despesa de 1922, decreto 15.341, de 30 de ja-

neiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos do Ministerio da Fazenda, o credito de 823\$530, para satisfazer ao pagamento a que tem direito José Maria de Moura, mestre de Sapateiro da Escola de Aprendizizes Artifices, nesse Estado, proveniente de differença de vencimentos que deixou de receber nos mezes de fevereiro a junho de 1922, conforme teor do processo que veio encaminhado por vosso officio n. 21, de 17 de fevereiro deste anno, e que ora vos devolvo para os devidos fins.

N. 111 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da Despesa para 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 65\$806, para attender ao pagamento a que tem direito Arthur Bezerra de Souza, servente da Prefeitura de Tarauacá, nesse Estado, proveniente de vencimentos relativos ao mez de dezembro de 1919, deixados de receber conforme consta do processo annexo ao vosso officio n. 338, de 22 de novembro de 1920, e que ora vos devolvo para os devidos fins.

N. 112 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da Despesa, de 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 360\$ para attender ao pagamento que tem direito D. Antonia Rodrigues de Alencar, e seus filhos menores, proveniente de pensões que deixaram de receber no anno de 1919, na qualidade de viuva e filhos de Pedro Peixoto de Alencar, ex-commandante das guardas dessa alfandega, conforme consta do processo encaminhado por vosso officio numero 210, de 30 de dezembro do anno proximo findo, e que ora vos devolvo para os devidos fins.

N. 113 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da Despesa, para 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 260\$ para attender ao pagamento a que tem direito Francisco Joaquim Antunes, proveniente de salarios como trabalhador da Prefeitura de Tarauacá, nesse Estado, relativos aos mezes de novembro e dezembro de 1919, deixados de receber, conforme processo encaminhado com o vosso officio n. 378, de 29 de novembro de 1920 e que ora vos devolvo para os devidos fins.

N. 114 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da Despesa de 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 150\$, para satisfazer ao pagamento a quem tem direito D. Maria Argentina da Cruz, adjunta de professora da Prefeitura de Tarauacá, nesse Estado, proveniente de vencimentos de dezembro de 1919, conforme consta do processo encaminhado com o vosso officio n. 361, de 17 de outubro de 1920, e que ora vos devolvo para os devidos fins.

N. 115 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da Despesa de 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda o credito de 1:400\$, para attender ao pagamento que tem direito Dr. Leoncio José Rodrigues, proveniente de honorarios de serviços medicos, dispensados á Prefeitura do Departamento de Tarauacá, nesse Estado, no periodo de novembro a dezembro de 1919, conforme teor do processo que veio encaminhado com o vosso officio n. 47, de 16 de março de 1921, e ora vos devolvo para os devidos fins.

N. 116 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da Despesa para 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 615\$, para satisfazer ao pagamento a que

tem direito, Alfredo Rodrigues, carpinteiro da Prefeitura de Tarauacá, provenientes de salarios deixados de receber nos mezes de novembro e dezembro de 1919, conforme consta do processo encaminhado com o vosso officio n. 342, de 22 de novembro de 1919, e que ora vos devolvo, para os devidos fins.

N. 117 — Fica concedido a essa delegacia, por conta da verba 29 — Reconstituições e restituições, do orçamento de 1921, do Ministerio da Fazenda, os creditos de 77\$683, ouro, e 63\$552, papel, para pagamento das restituições devidas a Adrião, Barroco & Comp., proveniente do que pagaram a mais, pela nota de importação n. 2.292, de maio de 1919, conforme o processo que se achava annexo o vosso officio n. 46, de 5 de julho de 1911, que ora vos devolvo, para os devidos fins.

N. 118 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da despesa de 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 1:000\$, para attender ao pagamento a que tem direito Raymundo dos Santos Costeira, contador da Prefeitura do Departamento do Tarauacá, proveniente de vencimentos deixados de receber no periodo do dezembro de 1919, nesse Estado, conforme consta do processo que veio encaminhado com o vosso officio n. 334, de 20 de novembro de 1920, e que ora vos devolvo, para os devidos fins.

N. 119 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da despesa de 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 400\$, para satisfazer ao pagamento a que tem direito José Marcos Netto, trabalhador da Prefeitura do Departamento de Tarauacá, proveniente de salarios deixados de receber no periodo de novembro de 1919, conforme processo encaminhado com o vosso n. 350, de 26 de novembro de 1920 e que ora vos devolvo, para os devidos fins.

N. 120 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da despesa de 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro de 1922, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 1:096\$318, para attender ao pagamento da gratificação que compete a Joaquim Ferreira da Costa, na qualidade de pae de Alfredo Barbosa da Costa (fallecido), ex-continuo dessa delegacia, deixada de receber por este no periodo de fevereiro a 8 de outubro de 1915, conforme teor do processo encaminhado com o vosso officio n. 443, de 22 de setembro de 1917, e que ora vos devolvo para os devidos fins.

N. 121 — Fica concedido a essa Delegacia, de accordo com o projecto de lei da despesa de 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 193\$102, para attender ao pagamento a que tem direito Francisco Ribeiro da Silva, ex-remador da Alfandega desse Estado, proveniente de vencimentos que deixou de receber no periodo de 1 de janeiro a 1 de fevereiro de 1916, conforme consta do processo que veio encaminhado pelo vosso officio n. 119, de 26 de agosto de 1916, e que vos devolvo para os devidos fins.

N. 122 — Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o projecto de lei da despesa de 1922, decreto n. 15.341, de 30 de janeiro ultimo, verba 30 — Exercícios findos, Ministerio da Fazenda, o credito de 766\$206 para satisfazer ao pagamento a quem tem direito José Guimarães de Sá Pereira, escrivão encarregado interino do extincto 2º Posto Fiscal de Jurua, proveniente de vencimentos deixados de receber no periodo de janeiro e fevereiro de 1916, devendo, porém, por co-

casião da effectivação deste pagamento ser deduzido da importância de 76\$522 de imposto de vencimentos, conforme consta do processo encaminhado com o vosso officio n. 183, de 23 de novembro de 1921, e que ora vos devolvo, para os devidos fins.

N. 124 — Comunico-vos, para os devidos fins, que o Sr. ministro da Fazenda, por despacho de 16 de abril proximo findo, approvou a proposta que fez em officio n. 38, de 15 do mesmo mez, a Directoria da Receita, do 2º escripturario dessa delegacia Alcio da Silva Nogueira, para exercer a comissão de inspector de collectorias das rendas federaes no Estado do Piahy, percebendo a diaria de 15\$, em substituição ao funcionario da mesma categoria do Thesouro Nacional — Carlos de Magalhães Breves dispensado da referida comissão por acto de 3, tambem do mez findo.

— Sr. delegado fiscal no Ceará:

N. 46 — Satisfazendo ao que foi solicitado pelo Ministerio da Justiça e Negocios Interiores, em aviso n. 1.243 C, de 19 de abril ultimo, fica concedido a essa delegacia, por conta da verba 38 — Subvenções, ao Asylo de Alienados de Porangaba, orçamento de 1921, do Ministerio da Justiça, o credito de 2:00\$, para satisfazer ao pagamento da subvenção que compete no anno findo, ao referido Asylo, nesse Estado.

— Sr. delegado fiscal no Rio Grande do Norte:

N. 37 — Satisfazendo ao que solicitou o Ministerio da Justiça e Negocios Interiores, em aviso n. 1.079 C, de 4 de abril ultimo, fica concedido a essa delegacia, por conta da verba 38 — Subvenções, a Escola dos Pobres do Collegio da Immaculada Conceição, do orçamento de 1921, do Ministerio Justiça, o credito de 5:000\$, para attender ao pagamento da subvenção que compete a Escola dos Pobres do Collegio da Immaculada Conceição, nesse Estado.

— Sr. delegado fiscal em Sergipe:

N. 21 — Satisfazendo ao que solicitou o Ministerio da Justiça e Negocios Interiores, em aviso n. 1.194 C, de 15 de abril ultimo, fica concedido a essa delegacia, por conta da verba 31 — Serviço eleitoral — para despesas com o serviço eleitoral, etc., credito suplementar do orçamento de 1921, Ministerio da Justiça e decreto n. 15.276, de 14 de janeiro deste anno, o credito de 600\$, para satisfazer ao pagamento das gratificações de que trata o paragrapho unico do art. 43, do decreto n. 14.638, de 29 de janeiro de 1921, aos escriptaes encarregados do alistamento e do archivo eleitoraes nesse Estado, durante o anno proximo findo, conforme consta da inclusa folha, que ora vos remetto para os devidos fins.

— Sr. delegado fiscal na Bahia:

N. 102 — Remetto-vos, para os devidos fins, o incluso titulo declaratorio dos vencimentos de inactividade que competem ao Dr. José Marques dos Reis Junior, aposentado, por decreto de 19 de março de 1919, no lugar de medico adjunto do Exército, conforme consta do processo anexo ao aviso n. 378, de 27 de março de 1919, do Ministerio da Guerra.

Fica concedido a essa delegacia, de accordo com o decreto n. 15.341, de 30 de janeiro de 1922 — Projecto de Lei da Despesa para 1922, á conta da verba 5 — Inactivos, etc. — b) Aposentados — Novas concessões do orçamento de 1922, do Ministerio da Fazenda, o credito de 1:706\$800, para attender ao pagamento dos ditos vencimentos durante o corrente anno, deixando de ser concedido o credito para pagamento da despesa relativa ao periodo de 1 de abril de 1919 a 31 de dezembro de 1921, em um total de 4:693\$597, por não existir saldo na verba respectiva, o que se fará opportunamente.

— Sr. delegado fiscal em S. Paulo:

N. 168 — Satisfazendo ao que solicitou o Ministerio da Justiça e Negocios Interiores em aviso n. 1.080 C, de 4 de abril de 1922, fica concedido a essa delegacia, por conta da verba 38 — Subvenções — a Santa Casa da Misericórdia de Piracicaba, do orçamento de 1921 daquelle ministerio, o credito de 5:000\$ para attender ao pagamento da 2ª e ultima quota da subvenção que compete, no anno findo á Santa Casa da Misericórdia de Piracicaba.

N. 169 — Fica autorizada essa delegacia, por conta do decreto n. 15.341, de 30 de janeiro do corrente anno, projecto de lei da despesa verba 17 — Alfandegas — Material — Para despesas imprevistas etc., do orçamento de 1922 do Ministerio da Fazenda, a effectuar o pagamento da importância de 2:501\$510, referente á despesa com a gratificação de 50 %, sobre os vencimentos dos funcionarios que servem no Armazem de Encomendas Postaes anexo a essa renartição e relativa ao mez de abril ultimo, assim discriminado:

Frederico de Lucena Neiva.....	343\$760
José da Rocha Padilha.....	421\$440
Ary Campos de Oliveira.....	263\$100
Horacio da Cunha Telles.....	263\$400
Manoel Masullo.....	194\$050
Elias da Cruz Ribeiro.....	300\$090
Henrique Gonçalves de Almeida..	109\$290
João Rosa de Mello.....	151\$360
Argemiro A. de Araujo Jorge....	312\$560
Luiz de França do Rego Falcão...	141\$660

conforme consta da folha que acompanhou o vosso officio n. 97, de 5 de maio do corrente.

— Sr. delegado fiscal no Rio Grande do Sul:

N. 138 — Satisfazendo ao que solicitou o Ministerio da Justiça e Negocios Interiores em aviso n. 1.136 C, de 7 de abril de 1922, fica concedido a essa delegacia, por conta da verba 31 — Serviço eleitoral — para despesas com o serviço eleitoral, etc., credito suplementar, decreto n. 15.276, de 14 de janeiro de 1922, do orçamento de 1921 daquelle ministerio, o credito de 497\$600 para attender ao pagamento de publicações eleitoraes feitas pela empresa A Federação no mez de setembro do anno proximo findo, de accordo com o incluso processo.

N. 141 — Satisfazendo ao que solicitou o Ministerio da Marinha, em aviso n. 1.190, de 31 de março ultimo, fica concedido a essa delegacia, por conta do credito aberto pelo decreto n. 15.206, de 28 de dezembro de 1921, 1:916\$660, para attender ao pagamento de vencimentos a que tem direito o secretario da Capitania do Porto desse Estado, relativos ao periodo de 1 de fevereiro a 31 de dezembro do anno passado.

Confirmo assim meu telegramma n. 715, de 9 de maio corrente.

Portarias

N. 120 — O director da Despesa Publica do Thesouro Nacional, autoriza ao Sr. collector das rendas federaes em Nova Friburgo a effectuar o pagamento da inclusa folha na importância de 1:425\$, a que tem direito o Dr. Francisco José dos Santos Werneck e trabalhadores de sua turma durante o mez de abril ultimo. A despesa corre de accordo com o decreto n. 15.341, de 30 de janeiro de 1922, projecto de lei da Despesa para 1922, á conta da verba 15 — Administração e custeio dos proprios nacionaes — Material — Para levantamento do Cadastro dos proprios nacionaes, etc., do orçamento de 1922, do Ministerio da Fazenda.

N. 121 — O director da Despesa Publica do Thesouro Nacional autoriza ao Sr. collector das rendas federaes em Nova Friburgo a effectuar o pagamento da inclusa folha re-

lativa ao augmento a que tem direito os trabalhadores da turma a cargo do Dr. Francisco José dos Santos Werneck, na importância de 273\$, durante o mez de abril ultimo. A despesa correrá de accordo com o decreto n. 15.341, de 30 de janeiro de 1922. Projecto de lei da Despesa para 1922, á conta da verba 34 — Porcentagens sobre vencimentos, de 1922, de Ministerio da Fazenda:

Directoria do Patrimonio Nacional

Dia 10 de maio de 1922

Sr. superintendente da Fazenda Nacional de Santa Cruz:

N. 12 — Em solução á consulta que fizestes, no officio n. 9, de 17 de abril ultimo, se tem applicação aos foreiros dessa fazenda a circular n. 14, de 13 do mesmo mez de abril, cab-me declarar-vos ser a dita circular perfeitamente applicavel aos referidos foreiros.

— Sr. Dr. procurador da Republica:

N. 75 — Tendo em consideração o vosso officio n. 146, de 22 de abril ultimo, reiterando o de n. 708, de 23 de novembro de 1921, em que pedis informações sobre a demarcação de terreno no lugar denominado Papagalo, em Jacarépaga, nesta Capital, cab-me declarar-vos já haver esta directoria pedido aquellas informações á Repartição de Aguas e Obras Publicas, pelo officio n. 28, de 27 de janeiro, pedido esse reiterado pelo officio n. 68, de 1 do corrente mez.

— Sr. inspector federal de Portos, Rios e Canaes:

N. 76 — Pela planta encaminhada, com o vosso officio n. 53, de 25 de janeiro do corrente anno, relativa ao terreno á rua Coronel Pedro Alves junto ao predio n. 136, e cujo aforamento foi requerido, em 23 de junho de 1921, por Maaol Antonio Gomes de Campos, verifica-se existir ao lado esquerdo do terreno em apreço um outro terreno igualmente de propriedade da Fazenda Nacional, razão por que vos solicito a remessa de uma planta desse ultimo terreno.

— Sr. inspector da Alfandega do Rio de Janeiro:

N. 2 — Comunico-vos, para os devidos fins, que o Sr. ministro, por despacho de 28 de abril ultimo, aceitou a proposta, junta por cópia apresentada por Generoso F. Alonso & Comp., para construção das obras de que carece a Guarda-Mórta dessa alfandega, na ilha de Santa Barbara, a que se refere o vosso officio n. 932, de 27 do mesmo mez. Para a execução dessas obras, a Prefeitura, na conformidade do termo, por ella assignado nesta directoria, é obrigada a recolher aos cofres dessa repartição, até o dia 14 deste mez, a importância de 159:255\$ correspondente á metade da de 318:510\$ em que foram orçadas as referidas obras, devendo a outra metade ser recolhida logo que estiverem terminadas essas obras, tudo de accordo com o citado termo, cuja copia vos envio.

Comissão do Cadastro e Tombamento dos Proprios Nacionaes

EXPEDIENTE DA COMISSÃO

Dia 10 de maio de 1922

Exmo. Sr. 2º procurador da Republica:

N. 199 — Em resposta ao vosso officio n. 168, de 1 do corrente, hoje recebido, tenho a honra de informar que effectivamente Antonio Pinto declarou-me sujar-se a novas condições de aforamento, reconhecer o commissio em que cabiu seu contracto; mas não assignou ainda o termo de que trata a circular n. 14, de 13 de abril ultimo, do Ministerio da Fazenda.

Assim, parece-me que antes de qualquer comunicação da autoridade competente

a esse respeito, deve a acção proseguir, que é o meio legal compulsorio para que o fofreiro em commissão regule e legalise a sua situação.

O processo do requerimento de Antonio Pinto sobre o assumpto seguiu para a Directoria Geral do Gabinete, em 5 do corrente.

Aproveito a oportunidade para apresentar a V. Ex. os meus protestos de elevada estima e distincta consideração.

Recebedoria do Districto Federal

EXPEDIENTE DO SR. DIRECTOR

Dia 10 de maio de 1922

Offícios expedidos:

N. 57—A Directoria da Despesa, remetendo a conta da Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro, na importância de 311\$939.

N. 58—Idem de 204\$187 de luz electrica desta repartição, durante o mez de novembro de 1918.

N. 59—Idem de 227\$204 de luz electrica desta repartição, do mez de outubro de 1918.

N. 60—Transmittindo a conta da Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro, na importância de 285\$283.

N. 61—Transmittindo quatro processos de dividas passivas da União, de Jeremias Alves, Constantino Vieira, Joaquim J. Bastos e Pedro O. C. Cintra.

N. 62—Transmittindo a conta de 100\$, referente ao auxilio do aluguel da casa do porteiro desta recebedoria, relativa ao mez de Abril do corrente anno.

N. 63—Transmittindo a conta da Escola Profissional e Asylo para cegos adultos, na importância de 289\$000.

N. 64—Transmittindo o requerimento do ajudante do porteiro desta recebedoria Arlindo de Oliveira Siqueira, em que solicita o pagamento de auxilio para aluguel de casa.

Precatorios despachados

Precatorio do Juizo da 5ª Pretoria Criminal, a favor do escrivão do mesmo Juizo Pedro Brant Paes Leime, na importância de 291\$263.—Cumpra-se.

Precatorio do Juizo da 1ª Pretoria Criminal, a favor do escrivão do mesmo Juizo Francisco Manoel de Moraes, na importância de 100\$000.—Cumpra-se.

Requerimentos despachados

N. 1.516—Carlos Conceição.—O requerente deve solicitar a restituição que pretende a Directoria da Receita.

N. 4.644—Empresa de Construções Civis.—Faca-se a anulação proposta, de conformidade com o parecer. Officie-se á Directoria da Receita.

N. 4.873—Alvaro Dias.—Faca-se a anulação proposta e, a respeito, officie-se á Directoria da Receita.

N. 5.257—Francisco Joaquim Peixoto.—Anulle-se a divida de consumo d'agua, por penna em nome do requerente e pelo predio em apreço, que abastecimento exclusivo por hydrometro, nos exercicios indicados, de accordo com o parecer. Officie-se á Directoria da Receita.

N. 5.751—Candido Neves Machado.—Sendo o immovel em apreço abastecido exclusivamente por hydrometro, faca-se a anulação proposta, relativa ao exercicio de 1918. Officie-se á Directoria da Receita.

N. 5.752—Márcia da Gloria Alvares Pinto.—Anulle-se as dividas de consumo d'agua, por penna, nos exercicios de 1920 e 1921; do immovel em apreço, por ser exclusivo o fornecimento por hydrometro, officiando-se á Directoria da Receita.

N. 19.383—Garcia & Irmão.—Anulle-se a divida referida da informação, de accordo com o parecer, relativa aos exercicios de

1920 e 1921, officiando-se á Directoria da Receita. Substitua-se a certidão de divida extrahida para o corrente exercicio, officiando-se ao processo a que fôr cancellada, após as annotações devidas.

N. 21.770—Antonio Bastos de Oliveira e outro.—Anulle-se as dividas em apreço, dos exercicios de 1915, 1916 e 1917, nos nomes indicados na informação de accordo com o parecer, officiando-se á Directoria da Receita.

N. 23.343—Oscar Albuquerque.—Annote-se, neste exercicio, conforme o laudo e o parecer, a isenção, expedindo-se nova certidão de divida e juntando-se a que fôr cancellada a este processo.

N. 24.966—Arthur C. Borges.—Rectifique-se, no corrente exercicio, para 1:200\$ conforme o parecer, o valor locativo do immovel, extrahindo-se nova certidão de divida e cancellando-se a que já foi excedida.

N. 25.140—Primo, Torres & Comp.—Altere-se, no corrente exercicio, para cereaes e outros generos a classificação do negocio da firma requerente. Extraia-se nova certidão de divida e junte-se ao processo a que fôr cancellada.

REPRESENTAÇÕES

N. 269—Francisco de Souza Oliveira.—Inscriva-se a partir de 1 de março de 1921, sob o valor locativo de 1:200\$, nos termos do parecer, ficando salvo á Fazenda Nacional o direito de haver do collectando a divida existente, si fôr posteriormente provada a successão.

N. 351 The Brazilian Meat Company.—A 1ª Sub-directoria.

IMPOSTO DE CONSUMO

AUTO DE INFRAÇÃO

Auto n. 80, de 2 de junho de 1920, contra Nobrega Santos & Comp.

Decisão

Pelo exame e verificação effectuados nos livros de rações e notas do estabelecimento commercial de Nobrega, Santos & Comp., relativamente ao periodo de 1 de janeiro a 7 de maio de 1920 e constante dos quadros e termos de fls. 2 a 8, refere o auto de fls. 10 a sonegação de quarenta e tres mil e noventa e tres garrafas de vinho estrangeiro até 14, ao pagamento da taxa devida na importação de tres contos quatrocentos e quarenta e sete mil quatrocentos e quarenta réis (3:447\$40).

Não tendo os autuados apresentados os livros mencionados no termo de fls. 8 e por não haver elementos relativos á existencia do stock de vinho em 31 de dezembro de 1919, o autuante explica a sonegação pela differença entre a quantidade de vinho dada a consumo e a encontrada no acto do exame, menos a importância no mencionado periodo.

Os autuados confessam que não puderam apresentar o livro de inventario ou balanço que se lhes exigiu, allegando que lançaram em seu «Diario», no resumo do balanço, o valor total das mercadorias, sem discriminação destas, mas que tem jayem seu poder os rascunhos do inventario das mercadorias, embora destituídos de qualquer formalidade, mesmo porque a lei não determina nenhuma formalidade para esse acto.

Afirmam que tem se apure grande stock de vinhos, e tinham-no em 31 de dezembro, como na data do auto, sendo este apurado pelo autuante; que existia em sua casa vinho comprado, havia mais de um anno, a Gonçalves Zenha & Comp., que, finalmente, retiraram, só na segunda quinzena de dezembro de 1919, da Alfandega 24.910 garrafas de vinho, como se vê dos documentos apresentados.

O autuante, porém, diz estar convencido de que Nobrega Santos & Co. possuem o livro de inventario; acreditando que o não exhibiram para evitar a prova do desdobramento do vinho em questão.

Modifica a sua opinião quanto á inexistencia do stock em 31 de dezembro de 1919, para admitir a possibilidade de 40.784 garrafas, pelo calculo constante de fls. 21.

Parti do dessa base, e apreciando o movimento de entradas e sahidas do vinho e estas no tempo abrangido pelo exame da escripta e contravendo a appliçãõ dada ás esta noilhas, como attendendo ao facto de não terem sido recolhidas á Recebedoria ou á Alfandega 3.463 esta noilhas de \$030, correspondente á falta de 2.309 litros de vinho, verificada na occasião de sua retirada, cont rme o termo de victoria de fls. 9, o autuante desenvolve argumentos em favor da hypothese de se tratar de um vinho desdobrado ou artificial, e dahi a apurada sonegaçãõ maior que a accusada no auto, e correspondente ao imposto sobre 17.778 garrafas de vinho artificial, al arismos este que o autuante exclui pela applicaçaõ fraud lenta de 14.315 cintas das taxas de \$030, \$050 e \$090 réis, não recolhidas da Alfandega e mais 3.453 cintas que deviam ser recolhidas, por se referirem a uma quantidade de vinho não recebida.

A 3ª Sub-directoria chegou a resultado identico ao do autuante, quanto ao numero de garrafas (17.778), não acceptando, entantanto, como artificial o vinho, visto não existir a respeito laudo do Laboratorio Nacional de Analyses e conclue pela sonegaçaõ de 1:422\$240, correspondente ao imposto de \$080 por garrafa sobre 17.778 garrafas de vinho.

Em face do exposto, estando demonstrada a sonegaçaõ do imposto de consumo correspondente ás 17.778 garrafas e não se podendo afirmar de modo positivo tratar-se de vinho artificial, por faltar o exame do laboratorio, como já tem decidido esta directoria em processos semelhantes, jul o procedente o auto para o fim de innoar aos autuados Nobrega, Santos & Comp. a multa de 1:422\$240, conde uno-os ao pagamento de igual importância, equivalente ao imposto sonegado, de accordo com o disposto no art. 220 do decreto n. 14.648, de 26 de janeiro de 1921, por ser esta penalidade no caso, mais benéfica, que a do art. 179, do decreto n. 11.951, de 16 de fevereiro de 1916 em cuja vigencia occorreu a infracção.

Intime-se para o recolhimento das importancias acima, no prazo de 30 dias, e, si o não fizerem, promova-se a cobrança executiva.

Recebedoria do Districto Federal, 10 de maio de 1922.—Severiano de A. Cavalcanti, director.

EXPEDIENTE DO AJUDANTE DO SR. DIRECTOR

Dia 10 de maio de 1922

Offícios expedidos:

N. 519—Ao collector da 1ª Collectoria Federal de Bello Horizonte, rolando informações sobre o auto n. 67 de 1920 contra Mendes Parro & Martins.

N. 521—Ao collector da Collectoria Federal de Passa Quatro, restituindo o processo de infracção que tem por base o auto n. 3 contra Lage Carreiro & Como.

N. 522—Ao collector da Collectoria Federal de Rio Preto, restituindo o processo de infracção que tem por base o auto n. 6 contra Thomaz Angelo.

Requerimentos despachados

N. 20.658—Avelino Augusto Rodrigues.—De accordo com o parecer, transfire-se.

N. 21.384—Edgard de Almeida Magalhães.—Transfire-se.

N. 22.278—Ignacio Seixas.—De accôrdo com o parecer, archive-se.

N. 23.142—Antonio dos Santos Oliveira Junior.—A 2ª Sub-directoria.

N. 23.226—Brasiliam Alliance Comp. Ltd.—A 3ª Sub-directoria.

N. 23.302—Amaral Anjos & Comp.—Em additamento ao despacho supra e tendo em vista que a mudança de local se verificou em 10 de novembro e a presente petição foi apresentada a 12 de dezembro do anno findo imponho a multa de 50\$, minimo, por infracção do regulamento n. 5.142, de 27 de fevereiro de 1904, modificado pela lei numero 3.070 A de 21 de dezembro de 1915.

N. 23.353—José Gomes Oliveira.—Averbe-se a mudança requerida.

N. 23.369—Alexandrina Rita Floriano.—Officie-se de accôrdo com o parecer.

N. 23.636—Valentim Almeida.—De accôrdo com o parecer, transfira-se.

N. 24.503—Augusto de Andrade.—A 3ª Sub-directoria.

N. 24.729—Baccarino Irmãos.—Dê-se a baixa para o corrente exercicio de accôrdo com o parecer.

N. 25.396—Bernardino Alves da Fonseca.—De accôrdo com o parecer, transfira-se. Imponho tanto aos requerentes como aos vendedores Drs. Hernani Ferreira Braga, Nerval Ferreira Braga, João Evangelista Ferreira Braga e Theolinda Ferreira Braga, a cada um, a multa de 20\$, minimo, por infracção do regulamento em vigor.

Arthur Rodrigues Lage.—Inscreva-se de accôrdo com o parecer. Fica salvo a Fazenda Nacional cobrar o debito existente caso futuramente fique apurado haver successão.

Joaquim Pedro do Couto Pereira.—De accôrdo com o parecer, já estando atendido, archive-se.

Amim Alaby.—De accôrdo com o parecer, inscreva-se. Fica salvo a Fazenda Nacional o direito de cobrar o debito existente caso fique futuramente provado ter havido successão.

Alfredo Francisco Leal.—De accôrdo com o parecer, dê-se a baixa para 1921.

F. Sá.—A 2ª Sub-directoria.

REPRESENTAÇÕES

Sem numero—Raphael Lagruta.—Proceda-se de accôrdo com o parecer.

Sem numero—Francisco José Frôes Arantes. Intime-se a, no prazo de oito dias, apresentar a prova do valor locativo da loja do immovel de que se trata.

DESPACHOS DA 2ª SUB-DIRECTORIA

Dia 10 de maio de 1922

N. 21.919—Silveiro Lapiello.—Junte os recibos de aluguer dos mezes de janeiro a abril de 1922.

N. 3.268—João de Souza Junior.—Faça reconhecer a firma do signatario do documento de fls. 3, podendo retirar o sob recibo.

N. 20.799—Trancoso & Queiro.—Paguem o debito.

N. 1.963—Manoel Ferreira do Valle.—Pague a taxa de sancamento de 1921.

Col. 1.272—Davis & Comp.—Satisfacam a exigencia.

N. 19.131—Francisco Lucas de Azevedo Filho e outro.—Idem.

N. 4.342—João Pedroso da Cunha Pinto.—Idem.

N. 3.414—Antonio Rodrigues da Costa Pinheiro.—Idem.

N. 5.905—Beatriz Machado Vaz.—Idem.

TERCEIRA SUB-DIRECTORIA

Despachos de 5 de maio de 1922

Fortunato Pinto de Sá Junior.—Junte a patente de registro para o corrente exercicio.

Marianna Elias.—Junte a patente de registro para o corrente exercicio.

Manoel Ferreira Gomes.—Junte a patente de registro para o corrente exercicio.

Mario Oliveira.—Junte a patente de registro para o corrente exercicio.

José Augusto Durães.—Preliminarmente pague o debito proveniente da notificação n. 313, de 1920. Quanto a notificação numero 602, de 1921, opportunamente será resolvido.

Dia 6

S. Lara & Comp.—Paguem o debito referido na informação.

Sociedade Anonyma Lanificio Minerva.—Junte a patente de registro para o corrente exercicio.

Dia 8

Celestino José Fernandes.—Junte a patente de registro para o corrente exercicio.

Antonio Elias.—Apresente a patente de registro do corrente exercicio, a que se refere a informação supra.

Inspectoria Geral dos Bancos

EXPEDIENTE DO SR. INSPECTOR GERAL DOS BANCOS

Dia 10 de maio de 1922

Officio n. 303—Ao Sr. director da Despesa Publica:

D'vo-vos o incluso processo encaminhado com o vosso officio n. 78 de 6 de maio corrente, com o parecer desta inspector.

Imprensa Nacional e «Diario Official»

EXPEDIENTE DO SR. DIRECTOR GERAL

Dia 10 de maio de 1922

Foram expedidos os seguintes officios:

N. 488—Ao Sr. director da Despesa Publica, remettendo a conta de E. Caubit & Comp.

N. 489—Ao Sr. inspector da Alfandega do Rio de Janeiro, solicitando isenção de direitos para mercadorias pertencentes a esta reopartição.

N. 490—Ao Sr. director da Contabilidade do Ministerio da Justica, remettendo a folha de férias proveniente de serviços extraordinarios.

N. 491—Ao Sr. director geral do Thesouro Nacional, encaminhando o requerimento da operaria Esther de Figueiredo Coimbra.

N. 492—Ao Sr. director geral da Repartição dos Telegraphos, prestando informações sobre trabalhos.

N. 493—Ao Sr. inspector federal de Portos, Rios e Canaes, idem idem.

N. 494—Ao Sr. collector federal de Jundiahy, prestando informações sobre *Diario Official*.

N. 495—Ao Sr. director geral do Departamento Nacional de Saude Publica, pedindo inspecção de sanidade para o operario, Jorge Ferreira de Oliveira.

N. 496—Ao Sr. director do Instituto Historico Geographico Brasileiro, prestando informações sobre trabalhos.

N. 497—Ao Sr. director da Despesa Publica, enviando a conta de Fontes Garcia & Comp.

N. 498—Ao Sr. director da Despesa Publica, remettendo a folha do operario Francisco Martins Arcos.

N. 499—Ao Sr. inspector da Alfandega de Porto Alegre, prestando informações sobre *Diario Official*.

N. 500—Ao Sr. administrador dos Correios de Pianuy, idem idem.

N. 501—Ao Sr. intendente da Estrada de Ferro Central do Brasil, devolvendo os pedidos ns. 2.180, 2.270 e 2.791.

N. 502—Ao Sr. director geral da sociedade O Credito Popular, respondendo o officio em numero de 5 do corrente.

N. 503—Ao Sr. director da Receita Publica, remettendo o boletim do stock do material existente no almoxarifado em 29 de abril do corrente anno.

Requerimentos despachados

José Santos Dequito, Edmundo Luiz Barbosa, Idalina Ribeiro, Jorge Ferreira de Oliveira, João Lazzarini, João Francisco de Oliveira, Moacir Alves das Virgens e Jupyrá Lobo.—Sim, em termos.

Cypriano Gomes e Julio de Cacio.—Aguardem oportunidade.

Caixa de Amortização

EXPEDIENTE DO SR. INSPECTOR

Dia 6 de maio de 1922

Sr. delegado fiscal no Estado de São Paulo:

N. 16—Communico-vos que a remessa de 2.300.000\$ em notas substituidas e dilaceradas, de que trata o vosso officio n. 575, de 30 de março ultimo, foi recebida e verificada a differença para menos da quantia de 210\$, proveniente da falta de uma nota de 100\$ da 14 estampa, duas de 20\$, da 12 estampa, tres de 20\$, da 13 estampa, e duas de 50\$, da 12 estampa.

Fica liquida a quantia de 2.299.790\$000. A escripturação dessa quantia só deveis fazer após a communicacão da Directoria de Contabilidade.

Sr. delegado fiscal no Estado do Espirito Santo:

N. 8—Communico-vos que a remessa de 26.000\$, em notas substituidas e dilaceradas, de que trata o vosso officio n. 47, de 31 de março ultimo, foi recebida e verificada a differença para menos da quantia de 31\$, proveniente da falta de 31 notas, de 1\$, sendo 29 da 11ª estampa e duas da 10ª estampa.

Fica liquida a quantia de 25.969\$000.

A escripturação dessa quantia só deveis fazer após a communicacão da Directoria de Contabilidade.

Sr. delegado fiscal do Thesouro Nacional no Estado do Pará:

N. 9—Communico-vos que a remessa de 99\$ em notas substituidas e dilaceradas, de que trata o vosso officio n. 27 de 14 de março ultimo, foi recebida e confirmada, sendo verificada exacta a referida somma.

N. 10—Communico-vos que a remessa de 135.057\$500, em notas substituidas e dilaceradas, de que trata o vosso officio n. 6, de 16 de março ultimo, foi recebida e verificada a differença para menos da quantia de 90\$, liquido do desconto de 53% sobre a nota de 200\$, da 11ª estampa, serie I, n. 36.915, verificada falsa.

Fica liquida a quantia de 134.967\$500.

A escripturação dessa quantia só deveis fazer após a communicacão da Directoria de Contabilidade.

Sr. delegado fiscal do Thesouro Nacional no Estado da Bahia:

N. 20—Communico-vos que a remessa de 164.900\$ em notas substituidas e dilaceradas, de que tratam os vossos officios ns. 11, 12 e 13, de 24 de março ultimo, foi recebida e conferida, sendo verificada exacta a referida somma.

—Sr. delegado fiscal do Thesouro Nacional no Estado de Minas Geraes:

N. 16—Communico-vos que a remessa de 118:13 \$500 em notas substituidas e dilaceradas, de que trata o vosso officio n. 12, de 18 de março ultimo, foi recebida e conferida, sendo verificada exacta a referida somma.

N. 15—Communico-vos que a remessa de 160:000\$000, em notas substituidas e dilaceradas, de que trata o vosso officio n. 14, de 31 de março ultimo, foi recebida e conferida, sendo verificada exacta a referida somma.

—Sr. delegado fiscal do Thesouro Nacional no Estado do Rio Grande do Sul:

N. 13—Communico-vos que as remessas de 400:237\$ em notas substituidas e dilaceradas, de que tratam os vossos officios numeros 11 a 14, de 17 de março findo, foi recebida e conferida, sendo verificada exacta a referida somma.

—Sr. delegado fiscal do Thesouro Nacional no Estado do Rio Grande do Norte:

N. 5—Communico-vos que a remessa de 8:280\$ em notas substituidas e dilaceradas, de que trata o vosso officio n. 3, de 15 de março proximo findo, foi recebida e conferida, sendo verificada exacta a referida somma.

N. 6—Communico-vos que a remessa de 11:920\$ em notas substituidas e dilaceradas, de que trata o vosso officio n. 4, de 23 de março ultimo, foi recebida e conferida, sendo verificada exacta a referida somma.

—Sr. delegado fiscal no Ceará:

N. 10—Communico-vos que a remessa de 1:068\$ em notas substituidas e dilaceradas, de que trata o vosso officio n. 37, de 16 de março ultimo, foi recebida e conferida, sendo verificada a existencia da referida somma.

N. 11—Communico-vos que a remessa de 46:610\$ em notas substituidas e dilaceradas, de que trata o vosso officio n. 45, de 28 de março ultimo, foi recebida e conferida, sendo verificada exacta a referida somma.

—Sr. delegado fiscal em Pernambuco:

N. 31—Communico-vos que a remessa de 60:577\$500 em notas substituidas e dilaceradas, de que trata os vossos officios numeros 32 e 33, de 6 de abril ultimo, foi recebida e conferida, sendo verificada exacta a referida somma.

N. 30—Communico-vos que a remessa de 145:084\$ em notas substituidas e dilaceradas, de que trata os vossos officios ns. 28 e 29, de 24 de março ultimo, foi recebida e conferida, sendo verificada exacta a referida somma.

Dia 8

Sr. Dr. juiz de Direito da Comarca de Rio Bonito:

N. 36—Por alvará desse Juizo, datado de 22 de março ultimo, foi autorizada a eliminação de menoridade de Avelino Rodrigues da Silva, morador no municipio de São Gonçalo.

Dispondo o regulamento desta caixa (artigo 93) que a eliminação de clausulas deve ser admittida á vista da autorização do juiz do municipio em que se achar residindo o interessado, peço vos dignéis informar-me o que occorre a respeito.

—Sr. delegado fiscal na Parahyba:

N. 9—Communico-vos que a remessa de 19:471\$500 em notas substituidas e dilaceradas, de que trata o vosso officio n. 99, de 18 de março proximo findo, foi recebido e conferido, sendo verificada exacta a referida somma.

—Sr. delegado fiscal em Alagoas:

N. 7—Communico-vos que a remessa de 21:843\$ em notas substituidas e dilaceradas, de que trata o vosso officio n. 42, de 22 de março ultimo, foi recebida e verificada a differença para menos da quantia de 10\$,

proveniente da falta de uma nota desse mesmo valor da 12.ª estampa.

Fica liquida a quantia de 21:833\$500.

A escripturação dessa quantia só deveis fazer após a comunicação da Directoria de Contabilidade.

—Sr. director geral do Thesouro Nacional:

N. 69—Solicito vossas providencias no sentido de ser autorizado o pagamento da inclusa conta da Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro, na importancia de 318\$975 relativa a consumo de luz electrica nesta caixa, durante o mez de abril ultimo.

Dia 9

Sr. ministro da Fazenda:

N. 51—Tenho a honra de comunicar a V. Ex. que a Carteira de Emissão e Redescuento do Banco do Brasil recolheu em 4 do corrente a esta caixa, a importancia de 5.000:000\$, que ficará depositada, de accordo com as ordens de V. Ex.

—Sr. Dr. 1.º delegado auxiliar da Polícia do Districto Federal:

N. 38—Restituo-vos a inclusa nota falsa de 100\$, da estampa 12.ª, série 1.ª e n. 90.253, que me enviastes com o officio n. 906, de 4 do corrente, fazendo a acompanhar do termo de exame a que foi aqui submettida e das respostas aos quesitos formulados por essa delegacia auxiliar.

Requerimentos despachados

N. 118 C—D. Carlota Heloisa de Villa Nova Souza e Silva.—Cumpra-se o alvará de accordo com a informação.

N. 55 O—Obra Catholica e Social Protecção as Moças Solteiras.—Satisfaz a exigencia.

N. 234 D/A—Alvaro de Souza Macedo.—Reconhecida a firma á fls. 5 v cumpre-se o alvará de accordo com a informação.

N. 149 M/F—Antonio Cortes.—Cumpra-se o alvará de accordo com a informação.

N. 40 B—Benedicto Oscar da Fonseca.—Expeça-se a guia.

N. 39 B—Benedicta Olinda da Fonseca.—Expeça-se guia.

N. 117 C—Cunha Santos & Comp.—Expeça-se guia.

N. 19 N—Nicolaui Debiase.—Cumpra-se de accordo com a informação.

N. 41 P—Paulo Robillard Marigny.—Satisfaz a exigencia.

N. 40 P—Paulo Robillard Marigny.—Satisfaz a exigencia.

N. 115 C—Candido de Almeida Carvalho.—Cumpra-se o alvará de accordo com a informação.

N. 38 P—Paulo Robillard Marigny.—Cumpra-se o alvará de accordo com a informação.

N. 39 P—O mesmo.—Cumpra-se o alvará de accordo com a informação.

N. 321 A—Antonio Vaz de Carvalho.—Cumpra-se o alvará de accordo com a informação.

N. 33 B—Bertha Simões de Araujo.—Proceda-se como indica a informação.

Ministerio da Marinha

Por portarias de 10 de maio corrente foram concedidas as seguintes licenças:

De 60 dias, de accordo com o parecer da Junta Medica, na forma da lei, ao mecanico naval de 2.ª classe, Bernardo Braz da Costa Junior, para tratar de sua saude onde lhe convier; devendo entrar no gozo desta licença dentro do prazo de 30 dias, a contar desta data.

—Para residir fóra do Asylo de Invalidos da Patria nesta Capital ao marinheiro nacional, invalido, Juvenal Nunes da Silva, percebendo o soldo e o valor da etapa.

Directoria do Expediente

EXPEDIENTE DO SR. MINISTRO

Dia 10 de maio de 1922

Sr. ministro da Fazenda:

N. 1.802—Rogo vos dignéis de providenciar sobre o pagamento, no Thesouro Nacional, da quantia de 47:463\$750, á conta das sub-consignações abaixo declaradas da verba 8, Material, do orçamento de 1921, da qual são credores por fornecimentos feitos a este ministerio, conforme consta das facturas e demais documentos que a este acompanham e que fazem parte da relação que vos foi enviada por aviso n. 1.345, de 8 de abril proximo findo:

Isnard & Comp.....	2:858\$000
Julio Jorge Hoff.....	17:000\$000
Standard Oil Company of Brasil.....	27:608\$750
Total.....	47:466\$750

Sob-consignações:

Hospitales.....	17:000\$000
Obras-A viação Nacional.....	2:858\$000
Combustivel.....	27:466\$750
	47:466\$750

Para os fornecimentos a que se referem as alludidas facturas houve a urgencia de que trata o art. 170, da lei n. 3.454, de 6 de janeiro de 1918.

Aproveito o ensejo para reiterar-vos os protestos da minha alta estima e mais distincta consideração.

—Sr. director geral de Contabilidade da Marinha:

N. 1.803—Attendendo ao que requereu o terceiro official Francisco de Araujo Reis Vianna, de quem vos occupastes em officio n. 64, Gabinete, de 3 de fevereiro ultimo, declaro-vos, para os devidos fins e tendo em vista o parecer do consultor juridico n. 1.876, de 27 daquelle mez, que devem conservar sua antiguidade não só o requerente, mas todos os funcionarios que, tendo ficado addidos em virtude de reforma das repartições a que pertenciam, foram ou forem aproveitados na mesma repartição ou em outra deste ministerio, em cargos de cathetoria correspondente.

—Sr. ministro da Fazenda:

N. 1.804—Rogo vos dignéis de providenciar sobre o necessario pagamento, no Thesouro Nacional, da importancia de réis 8:939\$016, á conta do credito aberto pelo decreto n. 14.867, de 11 de junho de 1921, de que é credora a Companhia Brasileira Gas Accumulator (A. G. A.) por fornecimentos feitos á Superintendencia de Navegação, conforme se verifica da factura de documento que a este acompanham, para os quaes houve a urgencia a que se refere o art. 170, da lei n. 3.454, de 6 de janeiro de 1918.

Aproveito o ensejo para reiterar-vos os protestos da minha alta estima e mais distincta consideração.

—Sr. ministro da Guerra:

N. 1.805—Em resposta ao vosso aviso n. 41, de 22 de abril proximo findo, tenho a honra de declarar-vos que era autorizo a Inspectoria do Arsenal de Marinha desta Capital a ceder a esse ministerio, mediante pagamento, de dez toneladas de ferro guza americano, de que necessita o Arsenal de Guerra desta Capital para a fabricação de aço.

Aproveito o ensejo para reiterar-vos os protestos da minha alta estima e mais distincta consideração.

—Sr. inspector do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro:

N. 1.906—A vista da informação que prestastes em officio n. 279, de 2 do corrente, autorizo-vos a ceder ao Ministerio da

Guerra, mediante pagamento, dez toneladas de ferro guza americano de que necessita o Arsenal de Guerra desta Capital para a fabricação de aço.

— Sr. chefe do Estado Maior da Armada: N. 1.807 — Autorizo-vos a mandar incluir no Asylo de Invalidos da Patria o ex-marinheiro nacional n. 3.828—SE—1ª classe, Salvador Francisco de Oliveira, visto não poder angariar meios de vida, por estar sofredor de asthma e esclerose em placas, conforme o parecer da junta medica de recurso a que foi submettido.

— Sr. director da Escola Naval: N. 1.808 — Declaro-vos, para os devidos efeitos, em solução a vosso officio n. 90, de 5 do corrente, que resolvi concordar com a transferencia do alumno da Escola Militar Ruy Guilhon Pereira de Mello para o curso de machinas da escola sob vossa direcção.

Requerimentos despachados

Primeiro tenente Horacio Braz da Cunha. — Deferido. Em 9/5/1922. (Officio n. 1.186, 2ª Cont. 1922.)

Primeiro tenente Alarico de Andrade Falcão. — Deferido, de accordo com a informação da Contabilidade. Em 9/5/1922. (Officio n. 1.223 — 2ª Cont. 1922.)

Charles George Pavie. — Sim, nos termos da informação do Arsenal. Em 9/5/92. (Officio n. 284—Arsenal de Marinha Rio — 1922.)

Mecânico naval Oscar Penha Ribeiro. — Deferido. Em 9/5/1922. (Officio 1.235 — 2ª Cont. 1922.)

Amanuense da Capitania do Porto desta Capital Jorge Santiago da Silva. — Indeferido à vista da informação da Contabilidade. Em 9/5/1922. (Officio 1.252—Cont. Marinha — 1922.)

Olga Pereira Branco. — Deferido, nos termos da informação da Contabilidade. Em 9/5/1922. (Officio 1.183 — 2ª Cont. 1922.)

Guilhermina Pereira da Silveira. — Sim, mediante habilitação administrativa. Em 9/5/1922. (Req. de 24/4/1922.)

Ex-marinheiro Severiano Felix. — Deferido. Em 9/5/1922. (Officio 2.735—C. Marinheiros — 1922.)

Ex-marinheiro Milton Mulier. — Compareça à Directoria do Expediente.

José Fernandes Lopez. — Indeferido, visto que as informações são prestadas para exclusivo uso das autoridades que tem de resolver os assumptos. Em 9/5/1922. (Req. de 9/5/1922.)

Ministerio da Viação e Obras Publicas.

Directoria Geral de Expediente

Segunda secção

Por portarias de 9 do corrente, foram concedidas as seguintes licenças:

Na Estrada de Ferro Central do Brasil:

De um anno, ao guarda freios de primeira classe, Targino Antonio Pimenta;

De um mez, em prorrogação, ao ajudante de primeira classe, Manoel Francisco de Mello.

De um mez, ao operario de quarta classe, Manoel da Motta Coimbra.

De um mez, ao ajudante de 2ª classe, Lilio Vieira de Araújo.

De 11 mezes, ao escrevente de segunda classe, José Pinto Moreira, em prorrogação.

De tres mezes, ao trabalhador, Julio de Carvalho.

De um mez e 15 dias, em prorrogação, ao ajudante de segunda classe, José Machado.

De 25 dias, ao concertador de quarta classe, Januario Pandolf.

De seis mezes, ao operario de quarta classe, Carlos José Nogueira.

De um mez, ao trabalhador, Benedicto Estevão dos Santos.

De um mez e 15 dias, ao engenheiro residente, Alvaro Lessa.

De seis mezes, ao auxiliar de cabine, Amancio de Carvalho.

Expediente de 9 de maio de 1922

Enviou-se ao Ministerio da Fazenda o processo de aposentadoria de Domingos Sergio de Saboia e Silva (aviso n. 324).

— Declarou-se à Directoria Geral dos Correios que a concessão da licença de que trata o art. 36 do regulamento aprovado pelo decreto n. 14.663, de 1 de fevereiro de 1921, e da competência do Sr. presidente da República, em vista dos termos do art. 2 do referido decreto e isto porque o tempo de serviço militar para o sorteado varia de um a dous annos, a criterio do ministro da Guerra conforme a arma em que o incorporado for servir, segundo determina o regulamento aprovado pelo decreto n. 14.397 de 9 de outubro de 1920. A concessão de licença, por 2 annos, não impede que o licenciado deva se apresentar à sua repartição, logo que cesse aquelle serviço, si a sua desincorporação ou baixa se verificar antes de findo o prazo da licença concedida (officio n. 348).

Requerimentos despachados

Noé Barbosa de Mattos, pedindo licença. — Indeferido.

João Baptista Augusto Pereira, pedindo licença. — Indeferido.

Evaristo Camargo, pedindo licença. — Indeferido.

André Frederico Carrupt, pedindo licença. — Indeferido.

Alfredo Moreira, pedindo licença. — Indeferido.

Theophilo de Andrade, Silverio Lima, Sebastião Gonçalves Martins, Reginaldo Eugênio Sarzedas, Raphael Pinto, Pedro da Silva Paranhos, Paulo de Medeiros Furtado, Paulo Nascimento, Ponciano Alves da Costa, Miguel Antonio Cardoso, Miguel Sabino de Oliveira, Manoel Irineu Fialho, Mathias Bueno de Aguiar, Maria Josephina Gaullier, Luiz Domingos Lino de Andrade, Lourenço Ribeiro, Luiz Daniel Baronto, Laurentino Narciso Bastos, José da Fonseca Ribeiro, Joaquim da Silva Lima, João Francisco da Cunha Junior, José Agnello da Silva, Paulo Iover Goulart Fraga, José Moreira Gomes, Joaquim de Oliveira, José Pires Itabirano, Juvenal Barreto, Gustavo Pinto Pacca, Gertrudes Bittencourt Ribeiro, Frêrico Paula Vieira, Esmeraldo Jeremias dos Santos, Ernesto Mattos dos Santos, Eduardo Josino de Souza, Elisa Pereira de Marins, Carmellino Mello da Rocha, Carlos Constantino Schalch, Catão Barbosa de Oliveira Couto, Celso Nepomuceno Figueira, Almir Saldanha da Silva, Antonio Tavares da Silva Figueiredo, Angelo Soares Moreira, Armando Pereira, Alvaro de Castro Bogado, Argemiro Petronilio de Padua, Ataliba de Abreu Vidal, Abelardo Barbosa, Alnarpha de Mattos Barbosa, Antonio Gonçalves de Castro Neves, funcionarios da Directoria Geral dos Correios, pedindo licença, de accordo com o art. 19 da lei n. 4.061, de 16 de janeiro de 1920. — Indeferido, de accordo com o § 7 do artigo 17 do decreto n. 14.157, de 5 de maio de 1920.

Galdino, César da Rocha, pedindo registro de seu titulo de coheheiro civil, passado pela Escola Polytechnica do Rio de Janeiro. — Deferido.

Terceira secção

EXPEDIENTE DO SR. DIRECTOR GERAL

Dia 10 de maio de 1922

Sr. director da Estrada de Ferro Central do Brasil:

Com referência à petição em que Nicolau Magdalena, recorreu do acto dessa directoria pelo qual foi indeferida a reclamação numero 9.436, relativa ao recebimento da importância de 1:977\$ como indemnisação de mercadorias que se incendiaram ao serem transportadas nessa Estrada, communico-vos que o Sr. ministro resolveu dar provimento ao recurso nos termos do vosso officio numero 467, de 17 de abril ultimo, isto é, reduzindo-se o total da indemnisação a 947\$960 (officio n. 20).

— Sr. director da Repartição Geral de Aguas e Obras Publicas:

Em resposta ao vosso officio n. 376, de 1 de maio corrente, communico-vos, de ordem do Sr. ministro, que houve, effectivamente, engano na expedição do officio desta Secretaria de Estado n. 26, de 20 de abril ultimo, que se destinava à Comissão de Estudos do Abastecimento de Agua e não a essa repartição.

Corrigindo o equivoco, nesta data é remetida à dita Comissão a comunicação constante do officio mal endereçado (officio n. 35).

— A Comissão de Estudos do Abastecimento de Agua:

Em resposta ao vosso officio n. 61, de 11 de abril ultimo, communico-vos que o Sr. ministro autorisa, nos termos propostos no vosso citado officio, a experiencia dos medidores da «Hydrometer Breslauer Wassermesser Fabrik A. G.» de Breslau, desde que um exemplar, com 10 ou 12 millímetros, seja, pelos requerentes entregue na sede dessa comissão (officio n. 36).

Directoria Geral dos Correios

(*) Por portaria de 5 do corrente o Sr. director geral dos Correios resolveu promover, a auxiliar da Administração dos Correios do Estado de Pernambuco, o praticante da mesma administração, Manoel Carrilho do Rego Barros, percebendo os vencimentos que por lei lhe competirem.

— Por outra de 9 do corrente o Sr. director geral concedeu um mez de licença, com dous terços da respectiva mensalidade, para tratamento de saúde, a contar de 20 de março ultimo, ao servente de 1ª classe da directoria geral, Marcellino José dos Santos.

Requerimentos despachados

Dia 10 de maio de 1922

Joaquim Colombo de Salles Nogueira, auxiliar de amanuense da Administração de Campinas. — Tendo sido removido por conveniencia do serviço, indeferido.

Waldemar Gonçalves Soares, servente de 1ª classe e Carlos Pinto Ferraz, auxiliar de electricista de 2ª classe, solicitando permuta de logares. — A vista das informações e do que dispõe o § 1º do art. 423 do regulamento postal, deiro.

Arildo de Almeida Nunes, amanuense da Administração do Rio Grande do Sul. — Indeferido.

José de Souza Fajardo, solicitando sua readmissão para a Administração dos Correios de S. Paulo. — Dirija-se, querendo, ao Sr. administrador, a cuja alçada pertencem os logares pedidos.

Guilherme Acquarene Junior, fiel de 2ª classe. — Como requer.

(*) Reproduz-se por ter sido publicado incorrecções.

Ernani Marques Alcofra, solicitando restituição de documentos. — Restituam-se, mediante recibo.

João Coelho de Oliveira, 1º official dos Correios do Amazonas e Acre. Não tendo o requerente optado em época oportuna, indeferido.

Juvenal Camargo, amanuense desta directoria, solicitando prorrogação de prazo para servir na Administração dos Correios do Paraná. — Concedo somente até 31 do corrente mez, afim de que o requerente se apresente a esta directoria em 1 de junho.

Joaquim Hellmeister Junior, praticante da Administração dos Correios de Santos, pedindo remoção para a Administração dos Correios de S. Paulo. Não ha vaga.

Mario Vaz de Mello Filho, praticante. — Deferido.

Maria A. A. Oliveira Vianna, pedindo colls n. 47.220 de Portugal. — Deferido.

Estrada de Ferro Central do Brasil

Por acto de 6 do corrente foi tornada sem effeito a nomeação do empregado da Estrada de Ferro Lorena a Piquete José de Faria para o cargo de praticante de conferente desta estrada.

Requerimentos despachados

Dia 1 de maio de 1922

José Vieira Gomart, pedindo indemnização. — Pague-se a importancia de 40\$000, a quanto fica reduzida a presente reclamação, de accordo com o parecer do Trafego, cortando a indemnização por conta do praticante de conferente José Rodrigues Leal.

Manoel Nicolau Junior, idem idem. — Idem a. importancia de 128\$000, por conta do praticante de conferente José Maria Ribeiro.

Antonio Jorge Dabu, idem idem. — Idem a importancia de 26\$000, a quanto fica reduzida a presente reclamação, de accordo com o parecer do Trafego, cortando a indemnização por conta do praticante de conferente Benjamin Chambarelli.

Standard Oil Company of Brazil, pedindo restituição de caução. — Restituam-se a caução, na forma, porém, de parecer do Sr. secretario, de 26 de agosto do anno proximo passado.

Ricardo M. Zeising, pedindo restituição de saldo de leilão. — Idem o saldo aourado no leilão. A 3ª divisão, para providenciar.

Herm. Stoltz & Comp., pedindo restituição da quantia de 144\$500. — Idem a importancia de 18\$000, relativa á estadia do carro 245 V. A. Quanto ás importancias concernentes á estadia dos demais carros, não ha que deferir, cabendo aos requerentes dirigir-se, querendo, á Companhia Cacs do Porto.

Alfredo Dolabella Portella, propondo execução de serviços a esta estrada. — Aceito. Offic-se ao Exmo Sr. ministro declarando que aceita a proposta de accordo com os art. 1, 2 e 3 das «Condições geraes», pedindo aprovação.

Middletown Car Company, propondo reparar os carros necessitados de concerto. — Não ha verba no corrente exercicio. No caso de necessidade haverá concorrência.

Percles de Souza, pedindo readmissão, e José Rodrigues de Moraes Jardim, pedindo concessão de differença de vencimentos. — Attendidos.

João dos Santos Couto, pedindo abono a titulo de ferias. — Idem por equidade.

A. Brasil & Comp., propondo fornecimento de material. O preço é elevado.

Luiz Felipe Pinto de Sá, pedindo validade de passe. — Deferido, com excepção do trem de luxo.

Marcionillo Ferraz Durão, pedindo pagamento de differença de vencimentos. — Não ha que deferir, á vista das informações.

Artindo de Briyo Ferraz da Luz, pedindo abono a titulo de ferias. — Idem, de accordo com a informação da Sub-directoria.

Rosa Maria de Oliveira, pedindo collocação. — Não ha vaga.

Artindo Antonio Pires e Theobaldo Pinheiro da Silva, pedindo passe. — Concedo.

Aicides Silva, pedindo certidão. — Certifique-se. Estão convidados para comparecer nesta secretaria para assignatura de termo para prestação de serviços medicos, os Srs. Drs. Galdino de Abranches e Cypriano Gonçalves Christiano Ottoni.

Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio

Directoria Geral de Industria e Commercio

Primeira secção

EXPEDIENTE DO SR. DIRECTOR GERAL

Dia 5 de maio de 1922

Communicou-se ao director do Bureau International de Berna, em confirmacão ao officio de 24 de março ultimo, que o accordo do Tribunal de Justiça sobre a necessidade da publicacão de marcas no Brasil só tem efficacia no caso julgado o quo a Junta Commercial do Distrito Federal, em cumprimento do prescripto na Convenção de Paris, no Protocollo da Conferencia de Madrid e nas demais convenções internacionaes em vigor, continúa a applicar a lei n. 2.085, de 6 de agosto de 1909, que isenta de publicacão no Brasil as marcas internacionaes.

Remetteram-se ao presidente do Centro Industrial do Brasil as segundas vias do memorial e do desenho relativos á invenção de «aperfeiçoamentos em bonés», para que pediu privilegio Benjamin Mostowski, afim de emitir parecer sobre si a mesma, de accordo com a lei, pôde ser objecto de patente.

Solicitaram-se providencias ao director do Instituto Biologico de Defesa Agricola no sentido de ser ultimado o exame previo na invenção de «aperfeiçoamentos na esterilização de cereaes, nozes, sementes e semelhantes», de James William Hamilton e Edward William Quinrk, e cujo memorial e desenho foram entregues ao agronomo daquello instituto, Margarino Torres, em 17 de novembro ultimo.

Requerimentos despachados

José Sequeira do Lago, pedindo guia para pagamento da 2ª annuidade da patente n. 11.856. — Deferido.

C. Buschmann, pedindo os beneficios das convenções internacionaes para as invenções depositadas nesta directoria geral sob os ns. 19.007, 18.990, 19.008 e 19.006. — Deferido.

Leolino da Silva Couto, pedindo guia para pagamento de uma annuidade da patente 11.763. — Deferido.

Dia 6

Solicitaram-se:

O comparecimento do engenheiro deste ministerio, nesta directoria geral, no dia 12 deste mez, ás 14 horas, afim de assistir á abertura dos envolveros que contem os relatorios das invenções de revestimento com borraça de asphalhos em geral, paredes, telhados e semelhantes, de Victor Clemente Pinho, e de emethodo de traçar linhas cir-

culares no hexagono regular ou no triangulo equilatero, para formar ladrilhos elementares ornamentaes, que podem ser ligados entre si para formarem combinações decorativas que variam ao infinito, de Fernand Joseph Rhodes, e dar, opportunamente, parecer sobre si as mesmas, de accordo com a lei, podem ser objecto de patente.

Providencias ao director geral do Departamento Nacional de Saude Publica, no sentido de ser designado um dos funcionarios daquelle departamento para comparecer nesta directoria geral no dia 12 deste mez, ás 14 horas, afim de assistir á abertura dos envolveros que contem os relatorios das invenções de «um producto alimentar feito de polpa de cacão», do coronel Macedonio da Silva Cardoso, e de «um processo para tornar innocuos os bacillos da tuberculose e outros germens empregados na preparacão de vacinas», de David Thomson, e dar, opportunamente, parecer sobre si as mesmas, de accordo com a lei, podem ser objecto de patente.

Requerimentos despachados

Moura, Wilson & Comp., pedindo sejam inscriptos no livro competente os documentos que apresentam concernentes ao uso effectivo das invenções das patentes ns. 9.630 e 8.236 e, bem assim que se lhes forneça as respectivas certidões. — Deferido.

Pedro Americo Verneek, fazendo identico pedido para os usos das invenções das patentes ns. 10.414, 7.581, 6.575, 6.574 e 7.579. — Deferido.

Loelere & Comp., fazendo identico pedido para as invenções das patentes ns. 6.586, 5.370, 7.587, 7.657, 8.312, 10.394, 10.395, 8.329, 8.310, 7.527, 7.438, 9.185, 6.515 e 8.682. — Deferido.

Companhia Brasileira de Grelhas Rotativas, pedindo, para seu nome, registro de transferencia dos direitos de propriedade da carta-patente de invenção n. 10.135. — Deferido.

Sociedade Anonyma Industrias Reunidas Fabricas Matarazzo, Sociedade Anonyma Scarpa e Sociedade Anonyma Grandes Moinhos Gamba pedindo, para seus nomes, registro da transferencia dos direitos de propriedade da patente de invenção n. 12.269. — Deferido.

Emerson José Moreira, pedindo privilegio para «um paliteiro hygienico e automatico denominado paliteiro auto hygienico». — Regularize o titulo do invento.

Sociedade Anonyma A Patria, pedindo privilegio para «um typo de carteira reclame para concursos prediaes». — Apresente nova procuração.

Chemische Fabrik Griesheim Elektrom pedindo privilegio para «um processo para produzir cores-geladas em algodão fiado, maçarocas, novellos e em algodão solto». — Complete o sello da introdução.

Dia 8

Ernani de Sá e Emerson José Moreira, pedindo para seus nomes, registro de transferencia dos direitos de propriedade da patente de invenção n. 12.089. — Deferido.

John Brandwood, pedindo para seu nome, registro de transferencia dos direitos pertencentes a Edward Brandwood nas cartas-patentes de invenção ns. 8.594, 8.595, 8.596 e 8.598. — Deferido.

Gastão da Cruz Ferreira, pedindo para seu nome, registro de transferencia dos

direitos de propriedade da patente de invenção n. 9.883. — Deferido.

C. Buschmann pedindo guias para pagamento de anuidades de patentes de invenção (213-G-922). Deferido.

EXAME PREVIO

Victor Clemente Pinto, Fernand Joseph Rhodes, coronel Macedonio da Silva Cardoso, David Thorson. — Compareçam nesta Directoria Geral no dia 12 deste mez, ás 14 horas, afim de assistirem á abertura dos envolveros que contem os relatorios de suas invenções.

Foram depositados nesta secção relatorios e outras peças concernentes ás seguintes invenções:

Dia 5 de maio de 1922

«Um novo dispositivo, para divertimento publico, denominado «Tubo do Risos», de Angel Prieto e Eladio Rey Romariz (deposito n. 19.584);

«Uma nova essencia que substitue a gasolina em qualquer motor á explosão denominada Pyrolina», do Dr. Edgardo Arthur Mazzacorati e Martinho Chaves (deposito n. 19.585);

«Uma nova armação munida de pedal e tampa, destinada a receber balde para uso em consultorios medicos e semelhantes», de Lutz Ferrando & C., Limitada (deposito n. 19.586);

«Um novo lavatorio para consultorio medico», dos mesmos (deposito numero 19.587);

«Uma nova mesa para curativos», dos mesmos (deposito n. 19.588);

«Uma nova regua para uso dos alfaiates e das costureiras, denominada Regua divisional», de Pedro Estevão Regolini (deposito n. 19.589);

«Um novo processo de se obter pastilhas de essencia de hortela pimenta e outras», de Arthur Bruzoni, João Aguiar e Pilede Martorelli (deposito n. 19.590);

«Um novo preparado liquido destinado a impermeabilizar qualquer tecido de seda, linho ou algodão, podendo ser applicado em telas de aeroplanos e ainda para obtenção de artefactos de alluloide, denominado Nitro acetylole», de Vespasiano Garcia de Figueiredo Rizzo (deposito numero 19.591);

«Uma mamameida antiseptica, denominada Brasil», de I. F. Perez & Irmãos (deposito n. 19.592);

«Systema Capelache para accumular o gaz das fontes de aguas mineraes, para usal-o na gaseificação da agua na occasião do engarrafamento», do engenheiro A. Capelache de Gusberti (deposito numero 19.593);

«Um novo processo de montar e costurar alpargatas ou alpargatas, denominado Tesoro», de João Liánez Tesoro & Filhos (deposito n. 19.594);

«Uma barquinha electrica submersa», da Brasil Chernikeeff (deposito numero 19.595).

Directoria Geral de Contabilidade

Primeira secção

Expediente de 22 de abril de 1922

Sr ministro da Fazenda:

Achando-se satisfeita a exigencia contida no vosso aviso n. 23, de 17 de fevereiro ultimo, junto vos transmitto o processo de divida de exercicios findos, na importancia de 1.062\$118 de que é credora a The Great Western of Brasil Railway Company Limited, para os fins convenientes (aviso n. 1.977).

Solicitando providencias afim de que no Thesouro Nacional sejam pagas:

As contas da Brasileira Electricidade-Gesellschaft (dnas) Societé Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro (seis), constantes de inclusa relação, nas importancias, respectivamente, de 870\$ e 2.337\$714, provenientes de fornecimentos feitos em proveito do Serviço de Recenseamento, no anno proximo findo.

As contas, de Pestana & Comp. (uma), Directoria Geral dos Correios (uma), Firmo Fortes & Irmãos (uma), Moreira Barboza & Comp. (uma), Societé Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro (uma), constantes da inclusa relação nas importancias, respectivamente, de 431\$400, 11\$850, 192\$, 889\$ e 11\$902, provenientes de fornecimentos feitos em proveito do serviço Geologico e Mineralogico, no anno proximo findo tendo havido a urgencia de que trata o art. 170 da lei n. 3.454, de 5 de janeiro de 1918, apenas para as quatro primeiras (aviso n. 1.982).

A folha de differença de vencimentos a que fez jus, no mez de fevereiro ultimo, o escriptuario interino da Superintendencia do Serviço de Sementearias, Raymundo Zito Baptista, por ter substituido o serventuario effectivo, Nicolau Rodrigues dos Santos França e Leite, que se achava no exercicio do mandato de intendente municipal pelo Distrito Federal, na importancia de 266\$666 (aviso n. 2.005).

O adiantamento da quantia de 50:000\$ ao professor de apicultura, contratado, Emilio Schenk, de que prestará contas oportunamente, para attender a despesas urgentes com a conclusão das obras e installações destinadas á proxima Exposição de Gado, no corrente anno (aviso n. 2.006).

O adiantamento da quantia de 12:000\$ ao auxiliar-deseñista da Directoria Geral do Serviço de Industria Pastoral, Jayme Cardoso d'Avila, de que prestará contas oportunamente, para attender a despesas com a conclusão das obras e installações destinadas á proxima Exposição de Gado, no corrente anno (aviso n. 2.009).

— Sr. ministro presidente do Tribunal de Contas:

Em resposta ao vosso officio n. 4.717, de 27 de dezembro ultimo, cabe-me declarar-vos que o empenho da despesa relativa ao fornecimento de que trata a conta de M. R. Paiva & Comp., cujo pagamento este ministerio requisitou no aviso n. 808, de 1 de março de 1921, foi feito previamente, de accordo com as instrucções do Ministerio da Fazenda de 15 de junho de 1920.

Houve, apenas, engano de data na declaração de quitação constante do verso do pedido, o que foi devidamente rectificado.

Assim, peço submettaes novamente o assumpto á deliberação desse Tribunal para que o mesmo se digue de, reconsiderando á decisão anterior, ordenar o registro da despesa em questão (officio n. 1.978);

Em solução ao vosso officio n. 744, de 12 do corrente, transmitto-vos a inclusa demonstração detalhada das ordens de pagamento que, correndo á conta das sub-consignações 1.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º, foram classificadas na sub-consignação 10.º, titulo «Material» da verba 14.º, dotação estabelecida pelos avisos ns. 1.964 e 2.613, de 30 de abril e 25 de maio de 1921, afim de poder esse Tribunal deliberar sobre o pedido constante do meu aviso n. 1.649, de 4 deste mez, verificando dentre as mesmas as que lograram ordem de registro por esse instituto (officio n. 2.000).

— Sr. director geral de Contabilidade Publica do Thesouro Nacional:

Tendo terminado o prazo dentro do qual devia ser retida no Thesouro Nacional a quantia de 5:000\$, recolhida conforme cobhecimento junto n. 686, de 28 de junho de 1920, para garantia da proposta de construcção das obras da Escola de Aprendizizes Artífices de S. Paulo, peço-vos providencias

no sentido de ser restituída a mesma quantia ao engenheiro Samuel das Neves, em preiteiro das referidas obras (officio numero 1.993).

Tendo terminado o prazo de conservação das obras supplementares da Escola de Aprendizizes Artífices de S. Paulo, peço-vos providencias no sentido de ser restituída ao engenheiro Samuel das Neves, a quantia de 5:000\$, correspondente a 10 % da importancia total daquele serviço, descontada na conta que acompanhou o aviso n. 6.359, de 28 de dezembro do anno passado (officio n. 1.994).

— Sr. director geral do Serviço de Industria Pastoral:

Communico-vos que o Sr. ministro, por acto de 18 do corrente, resolveu fixar em 17\$777 a diaria a que tem direito o engenheiro Antonio Ribeiro de Castro Soorinho, a partir de 1 de janeiro do corrente anno, por ter sido designado para fiscalizar as obras dos Patronatos Agricolas de Pombal e Imbuzeiro, no Estado da Parahyba do Norte, cabendo a esse Serviço organizar a competente folha e empenhar a despesa respectiva, nos termos das «Instrucções» do Ministerio da Fazenda, de 15 de junho de 1920 (officio n. 1.983).

Em referencia ao vosso officio n. 758, de 22 de março ultimo, encaminhando a esta directoria geral a folha de diarias a que fez jus, nos mezes de setembro a dezembro de 1921, o veterinario, contratado, desse serviço, Henrique Mauá, na importancia total de 748\$, peço-vos esclarecimentos a respeito visto não constar das 2.º vias das folhas de pagamento respectivas que o contratado em questão esteve em serviço externo (officio n. 1.989).

Em referencia ao vosso officio n. 981, de 19 do corrente, communico-vos que foram dadas as necessarias providencias no sentido de serem desattachados os 19 touros Neuford, vindos pelo vapor S. V. e peço-vos communiquéis oportunamente a esta Secretaria de Estado, quaes os proprietarios dos referidos animais e o destino dos mesmos, e outros esclarecimentos que julgardes necessarios, afim de serem salvaguardados os direitos dos interessados que porventura requirem pagamento de premios, auxilios e outras vantagens (officio n. 1.997).

— Sr. director do Serviço Geologico e Mineralogico:

Em referencia ao vosso officio n. 3.801, de 12 de novembro ultimo, peço informéis si foram realizados os trabalhos com as experiencias de carvão brasileiro nos Estados Unidos, para a realização dos quaes este ministerio solicitou ao da Fazenda as necessarias providencias no sentido de ser remettido ao consulado em New-York, á disposição do capitão-tenente Dr. Helvecio Coelho Rodrigues, a quantia de \$2.000.00 (officio n. 1.934).

Em referencia ao vosso officio n. 3.876, de 27 de dezembro ultimo, peço informéis si foram realizados os estudos e experiencias de lodo combustivel e minério de ferro e os estudos referentes a sondagem e escolha de material a que se destinava a quantia de 55:000\$ que pedistes fosse posta á disposição do Dr. Domingos Flery da Rocha, em Londres (officio n. 1.992).

Em referencia ao vosso officio n. 3.909, de 5 de janeiro ultimo, encaminhando a esta Directoria Geral diversas contas, na importancia total de 1:859\$429, junto vos remitto a da The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co. Ltd, na importancia de réis 23\$377, afim de ser indicada a taxa cambial que serviu de base á operação na mesma indicada (officio n. 1.999).

— Sr. director de Meteorologia:

Restituindo-vos a folha, encaminhada com o vosso officio n. 1.397, de 20 de março ultimo, peço providencias no sentido de ser

rectificada a respectiva classificação, pois a despesa pertence á consignação «a—Pessoal variavel» sub-consignação «Estações climatologicas»—3.ª classe—«71 observadores»—e não como está declarado, no vosso citado officio (officio n. 1.985).

Communico-vos, em referencia ao vosso officio n. 1.670, de 4 do corrente que o Sr. ministro resolveu autorizar seja destacado o ajudante da estação de S. Francisco de Croará, Nilson Feydid, para auxiliar os trabalhos de revisão de provas dos boletins meteorologicos que estão sendo impressos na Escola de Aprendizes Artífices de Campos, percebendo a diaria de \$4000.

Communico-vos, outrossim, que a despesa em questão deve ser devidamente empenhada, de accordo com as instruções de 15 de junho de 1920, do Ministerio da Fazenda.

—Sr. director do Serviço de Inspeção e Fomento Agricolas:

Em referencia ao vosso officio n. 558, de 7 de fevereiro ultimo, peço informéis em que caracter está servindo na 2ª secção tecnica desse serviço, o ajudante da Inspectoria Agricola do 8º districto, agronomo Raymundo Fernandes da Silva e si o seu afastamento da inspectoria a que pertence foi devida á necessidade dos serviços da secção onde está o mesmo actualmente destacado ou motivado por pedido do interessado (officio n. 1.987).

Communico-vos, em referencia ao vosso officio n. 1.546, de 15 do corrente, que o Sr. ministro autorizou essa directoria a adquirir á firma Arnaldo Braga & Comp., pelo preço de 1:167\$, os 30.000 boletins de instruções para o Registro de Lavradores, Criadores e Profissionais de Industrias Conexas deste ministerio, cumprindo que a despesa seja devidamente empenhada de accordo com as Instruções do Ministerio da Fazenda de 15 de junho de 1920 (officio n. 2.007).

—Sr. superintendente do Serviço do Algodão:

Em solução ao vosso officio n. 1.806, de 10 de dezembro do anno passado, solicitando a distribuição do credito de 10:000\$ á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional no Estado de São Paulo, por conta da sub-consignação 2ª «Compra, conservação, etc.», da verba destinada ao custeio desse Serviço em 1921, communico-vos que a alludida sub-consignação não dispõe de saldo sufficiente para attender á distribuição solicitada (officio n. 1.990).

—Sr. engenheiro deste ministerio:

Communico-vos, para os fins convenientes, que o Sr. ministro, na concurrencia aberta para a execução dos reparos de que carece a rampa da garage deste ministerio e collocação de um ralo proximo á mesma garage, resolveu acceptar a proposta de Silva Santos & Comp., na importancia de 1:296\$, por ser a de menor preço entre as apresentadas (officio n. 1.991).

—Sr. delegado fiscal do Thesouro Nacional no Estado de S. Paulo:

Tendo terminado o prazo de conservação das obras da Escola de Aprendizes Artífices de S. Paulo, autorizo-vos a entregar ao engenheiro Samuel das Neves, empreiteiro das mesmas obras, a quantia de 32:925\$, que lhe foi descontada das folhas do respectivo pagamento (officio n. 1.995).

Dia 24

Sr. ministro da Fazenda:

Achando-se sanado o motivo que determinou a devolução do processo de divida de exercicios findos, na importancia de réis 12:000\$, de que é credor Antonio João Prazeres, que acompanhou o vosso aviso n. 39, de 17 de março ultimo, junto vos restituo o referido processo para os devidos fins (aviso n. 2.012).

Havendo urgencia em se providenciar sobre as despezas com o embarque, para o estrangeiro, dos alumnos da Escola de Minas de Ouro Preto e ex-alumnos das escolas profissionais, subvencionados por este ministerio para a perfeição dos seus conhecimentos technicos na Europa e Estados Unidos da America do Norte, rogo vos digneis providenciar afim de que, no Thesouro Nacional, seja feita, de uma só vez, ao 1º official da Directoria Geral de Contabilidade desta Secretaria de Estado, Alvaro Figueiredo, o adiantamento da quantia de 50:000\$, papel, e 40:000\$, ouro, para ocorrer, no corrente anno, ás despezas com o pagamento de mensalidades e transportes dos mesmos alumnos, na forma do decreto n. 13.028, de 12 de maio de 1918 (aviso n. 2.015).

Solicitando providenciar afim de que, no Thesouro Nacional, sejam feitos, de uma só vez:

O adiantamento da quantia de 160:000\$ ao geologo Euzebio Paulo de Oliveira, de que prestará contas oportunamente, encarregado dos trabalhos de sondagens de carvão de pedra e petroleo, no Districto Federal e nos Estados do Amazonas, Pará, Alagoas, Bahia, S. Paulo, Paraná, Santa Catharina e Rio Grande do Sul, para attender a despezas com os salarios e diarias do pessoal, transportes, passagens, animais, medicamentos, medidas prophylaticas, material, despezas miudas e de prompto pagamento e o mais que se tornar necessario ao referido Serviço (aviso n. 2.014).

O adiantamento da quantia de 15:000\$ ao geologo-ajudante, contractado, do Serviço Geologico e Mineralogico, Afonso de Almeida Galvão, encarregado dos levantamentos topographicos das bacias de schistos bituminosos do Estado do Bahia, de que prestará contas oportunamente, para attender a despezas com passagens, transportes, animais, medicamentos, trabalhadores, diarias e o mais que se tornar necessario ao referido Serviço (aviso n. 2.016).

O adiantamento da quantia de 40:000\$ ao director interino e chefe de secção da Estação Experimental de Cacau de Goytacazes, no Rio Doce, Estado do Espirito Santo, José Rosendo da Silva, de que prestará contas oportunamente, para attender a despezas com as obras de instalação da referida estação, no corrente anno (aviso n. 2.017).

Transmittindo-vos, por cópia, o incluso telegramma do delegado fiscal do Thesouro Nacional em Londres, solicito vossas providencias urgentes no sentido de ser o referido delegado autorizado a applicar a quantia de 40:000\$, papel, a que se referiu o meu aviso n. 852, de 25 de fevereiro ultimo, e acceptar os saques feitos, até o limite daquella importancia, nos termos do telegramma que a 17 do corrente, em cópia, junto transmitti áquella delegacia (aviso n. 2.018).

Dia 25

Sr. ministro da Fazenda:

Tendo o Serviço de Inspeção e Fomento Agricolas, reclamado contra o facto de não se achar a Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional no Amazonas habilitada com os recursos precisos para attender ao pagamento das despezas com os soccorros á população flagellada daquelle Estado, peço providencias no sentido de se tornar efectiva a distribuição do credito de 300:000\$, requisitada por este ministerio, no aviso n. 4.106, de 8 de setembro ultimo, para aquelle fim (aviso n. 2.019).

Ficando, com as informações prestadas pela Directoria Geral de Contabilidade deste ministerio, satisfeitas as exigencias do parecer da Directoria da Despesa Publica que motivou a devolução, com o vosso aviso n. 40, de 17 do corrente mez, do processo em que figura como credor Raymundo Torres

Castilhos, junto vos transmitto o referido processo, para os fins convenientes (aviso n. 2.023).

Solicitando providencias afim de que, no Thesouro Nacional, seja paga a conta de Luiz Macedo & Comp., proveniente de fornecimento feito em proveito da Directoria do Serviço de Inspeção e Fomento Agricolas, no anno proximo findo, para o qual houve a urgencia de que trata o art. 170 da lei numero 3.454, de 6 de janeiro de 1912, na importancia de 7:082\$006 (aviso n. 2.021).

—Sr. director da Despesa Publica:

Tendo este ministerio providenciado pelos avisos ns. 158, de 25 de janeiro de 1919, 386, de 10 de fevereiro de 1910 e 22, de 9 de fevereiro do anno passado, sobre a distribuição, á Delegacia do Thesouro em Londres, dos creditos precisos, por conta da verba 22ª — para pagamento das subvenções que competiam naquelles exercicios á Associação Internacional de Sismologia de Strasbourg, á razão de 2:102\$352, ouro, por anno, e havendo o Tribunal de Contas registrado oportunamente tal distribuição, peço providencias para que seja levada a effecto tal operação, pois a Delegacia em Londres, em officio dirigido a este ministerio, declarou não haver recebido credito para effectuar os pagamentos em questão (officio n. 2.020).

—Sr. delegado fiscal do Thesouro Nacional no Estado de São Paulo:

Transmittindo o processo de divida de exercicios findos, na importancia de 120\$200, de que é credora a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, peço providencias no sentido de ser a divida reconhecida, nos termos do art. 13 do decreto n. 10.145, de 5 de janeiro de 1889, pela importancia do saldo existente nessa delegacia (officio n. 2.025).

—Sr. director do Serviço de Inspeção e Fomento Agricolas:

Transmittindo-vos o requerimento em que o Dr. Eduardo Claudio da Silva, inspector agricola do 19º districto, pede pagamento, por exercicios findos, da importancia de 810\$, proveniente de diarias relativas ao periodo de 28 de agosto a 20 de outubro de 1920, peço informéis o que occorre com relação ao pedido ora feito e si a importancia correspondente ao referido pagamento foi, oportunamente, empenhada de accordo com as Instruções do Ministerio da Fazenda de 15 de junho de 1920 (officio n. 2.026).

Em solução ao vosso officio n. 1.318, de 30 de março ultimo, declaro-vos que resolvi conceder á sub-consignação 5ª «Para o serviço, etc.» do titulo «Material» da verba 5ª do exercicio de 1921, o reforço de 15:745\$990, por conta da sub-consignação 3ª «Compra, conservação, etc.», da mesma verba (officio numero 3.028).

Rectificando o meu officio n. 1.696, de 5 do corrente, declaro-vos que a autorização do Sr. ministro, conforme despacho proferido no vosso officio n. 934, de 11 de março proximo findo, se refere á acceptação das propostas para fornecimento de material de expediente, apresentadas pelas firmas Albuquerque & Neves, na importancia de 1:257\$400; Luiz de Macedo & Comp., na importancia de 1:523\$793, e J. G. Pereira & Comp., na importancia de 1:009\$800 (officio n. 2.032).

—Sr. director geral do Serviço de Industria Pastoral:

Communico-vos, em referencia ao vosso officio n. 1.298, de 8 de julho ultimo, que o Sr. ministro deferiu o requerimento do criador inscripto Luiz Florencio Pereira, de Sant'Anna do Livramento, mas com a condição de sómente ser dado o auxilio si algum dos que requererem em tempo util

não fazer a importação pedida (officio numero 2.027).

— Sr. director de Meteorologia:

Sciende da comunicação constante do vosso officio n. 1.938, de 30 de dezembro ultimo, peço providencias afim de que, em cada officio em que requisitardes pagamentos de diarias, quando taes pagamentos tenham de ser effectuados por conta dos supprimentos feitos a esta directoria de accordo com o art. 69 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921, seja sempre feita a indicação do nome do funcionario encarregado de receber as importancias das folhas e realizar os respectivos pagamentos sob a inteira responsabilidade dessa directoria, a bem da regularidade da escripturação e facilidade do expediente (officio n. 2.029).

— Sr. director da Escola de Minas de Ouro Preto:

Transmitindo-vos o incluso requerimento, em que Augusto Geraldo dos Santos, pedreiro e bombeiro dessa escola pede as vantagens a que se refere o art. 3.º do decreto n. 3.990, de 2 de janeiro de 1920, peço informéis sobre as allegações nesse contidas (officio n. 2.030).

— Sr. delegado do Serviço de Industria Pastoral em S. Paulo:

Para poder responder á consulta que fizestes no officio n. 519 de 11 de novembro, torna-se necessario que enviéis a esta Directoria Geral a relação dos funcionarios dessa dependencia que foram augmentados de vencimentos, por occasião da reorganização por que passou o Serviço de Industria Pastoral (officio n. 2.031).

— Sr. director do Serviço de Povoamento: Declaro-vos, para os fins convenientes, que, á vista da exposição constante do vosso officio n. 3.518, de 2 de dezembro ultimo, resolvi approvar o acto dessa directoria mandando executar os novos concertos, na importância de 830\$, de que se verificou carecer á lancha *Lucilla*, desse Serviço (officio n. 2.033).

— Sr. director do Serviço de Informações:

Em referencia ao vosso officio n. 165, de 8 de março ultimo, peço informéis si foi cumprida a exigencia contida no art. 75, da lei n. 4.212, de 5 de janeiro de 1921, na parte que exige a concurrencia publica para as publicações deste ministerio que tiverem de ser feitas em typographias particulares, desde que a despesa exceda de 3:000\$ (officio n. 2.034).

— Sr. delegado fiscal em São Paulo:

Transmittindo o processo de divida de exercicios findos, na importancia de 421\$920, de que é credora a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, que acompanhou o vosso officio n. 83, de 30 de junho do anno proximo passado, peço providencias no sentido de ser a divida reconhecida, nos termos do art. 13 do decreto n. 10.145, de 5 de janeiro de 1889, pela importancia do saldo existente nessa delegacia (officio numero 2.036).

— Sr. delegado fiscal em Bello Horizonte: Não tendo sido expressamente revogado o art. 70, paragrafo unico, da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921, autorizo-vos a attender, dentro dos creditos distribuidos a essa delegacia, em virtude do aviso numero 1.485, de 28 de março proximo findo, para as despesas da Escola Permanente de Lactinios de Barbacena, no 1.º semestre do corrente anno, aos pedidos de adeantamento feitos pelo director da mesma escola, Manoel Victor Galvão, observadas as formalidades legais (officio n. 2.037).

TRIBUNAL DE CONTAS

EXPEDIENTE DO SR. MINISTRO PRESIDENTE

Dia 9 de maio de 1922

Officio:

Sr. ministro da Marinha:

N. 856 — Cabe-me comunicar-vos, para os fins convenientes, que este Tribunal, tendo presente o vosso aviso numero 1.715, de 2 deste mez, relativo ao pagamento, a Borlido Maia & Comp. e outros, da importancia de 8:955\$915, proveniente de fornecimentos feitos, no anno passado, a esse ministerio, resolveu, em sessão de primeira Camara, de 8 do corrente, recusar registro á alludida despesa porque, tratando-se de fornecimento extraordinario, não consta da ordem de pagamento a urgencia de que trata o art. 170, da lei n. 3.454, de 6 de janeiro de 1918.

Aprovieto o enestoja para reitterar-vos os protestos de minha alta estima e mais distincta consideração.

EXPEDIENTE DO SR. DIRECTOR SECRETARIO

Dia 9 de maio de 1922

Officios:

Sr. director da Despesa Publica:

N. 853 — Remetto-vos, para os devidos fins, os documentos que justificam o emprego da quantia de 750\$, que foi entregue ao porteiro deste Tribunal Antonio Lopes Junior, em virtude do meu officio n. 687, de 6 de abril proximo findo, para despesas miudas e de prompto pagamento da repartição, do alludido mez de abril.

N. 854 — Solicito-as necessarias providencias afim de que, no Thesouro Nacional, seja entregue, como supprimento, ao porteiro deste Tribunal Antonio Lopes Junior, a quantia de 860\$ para attender a despesas miudas e de prompto pagamento da repartição, durante o corrente mez, do que prestará contas, opportunamente.

N. 857 — Remetto-vos, para os fins convenientes, na conformidade do despacho de hoje datado, do Sr. ministro-presidente, a inclusa folha de pagamento de gratificações por serviços de tomada de contas que competem ao director Francisco José Pereira de Oliveira e ao escripturario Bacharel Francisco Agapito da Veiga, na importância total de 1:600\$, devendo essa despesa correr á conta da consignação, já distribuida ao Thesouro Nacional. «Gratificações regulamentares» e sub-consignação «Pelo serviço de tomada de contas, na Capital Federal, fóra das horas do expediente», do pessoal da verba 7.ª do orçamento do Ministerio da Fazenda para o exercicio de 1921.

A referida despesa, previamente empenhada na forma das instrucções de 15 de junho de 1920, figura na relação organizada de accordo com o art. 6.º das ditas instrucções e encaminhada ao Ministerio da Fazenda com o officio n. 310, de 9 de fevereiro ultimo, sob os numeros 19 e 20.

— Sr. director da 3.ª Directoria:

N. 855 — Tendo duvida acerca da exactidão da importancia a ser declarada em credito a favor do responsavel, Joaquim José Antunes, collector das rendas federaes em Nova Friburgo, Estado do Rio de Janeiro, no periodo de 1 de janeiro de 1911 a 31 de maio de 1920, exercicios de 1911 a 1919, remetto-vos

o processo de tomada de contas numero 13.080, afim de que providencias no sentido de ser feita uma verificação no calculo das percentagens, antes de dar cumprimento ao accordo. Si a minha duvida tiver procedencia, como parece, solicito que o processo, devidamente informado nessa directoria, seja encaminhado a S. Ex. o Sr. ministro-presidente do Tribunal. Em caso contrario, reço-vos dignéis devolve-lo para que se prosiga no expediente normal do mesmo processo.

Reittero-vos os meus protestos de alta estima e mais distincta consideração.

DIARIO DOS TRIBUNAES

Supremo Tribunal Federal

26.ª SESSÃO, EM 8 DE MAIO DE 1922

Presidentes dos Srs. ministros Hermínio do Espírito Santo e André Cavalcanti. — Procurador geral da Republica, o Sr. ministro A. Pires Albuquerque.

Às 12 horas e meia abriu-se a sessão, achando-se presentes os Srs. ministros André Cavalcanti, Guimarães Natal, Godofredo Cunha Leoni Ramos, Muniz Barreto, Pedro Mibielli, Sebastião de Lacerda, Viveiros de Castro, Edmundo Lins, Hermenegildo de Barros, Pedro dos Santos e Alfredo Pinto. Deixou de comparecer o Sr. ministro João Mendes, que se encontra em gozo de licença.

Foi lida e approvada a acta da sessão anterior e despachado todo o expediente sobre a mesa.

JULGAMENTOS

Habeas-corpus

N. 8.458 — Amargoras — Relator, o Sr. ministro Hermenegildo de Barros; recorrentes, os desembargadores Paulino João de Souza e Mello e outros; recorrido, o Juiz Federal. — Confirmando-se o despacho recorrido e passando-se a examinar originariamente o caso, não se conheceu do pedido, contra os votos dos Srs. ministros Pedro dos Santos, Edmundo Lins, Sebastião de Lacerda, Guimarães Natal e André Cavalcanti.

Impedido o Sr. ministro Leoni Ramos.

Aggravo de petição

N. 3.155 — Bahia — Relator, o Sr. ministro Sebastião de Lacerda; agravantes, Herm Stoltz & Comp.; agravado, o municipio de S. Salvador. — Negou-se provimento ao aggravo, unanimemente.

Aggravo de instrumento

N. 3.168 — Pará — Relator, o Sr. ministro Sebastião de Lacerda; agravante, a Companhia de Seguros «Alfama da Bahia»; agravado, Antonio de Albuquerque. — Negou-se provimento ao aggravo, unanimemente.

Appellação civil

N. 3.480 — Distrito Federal (sobre embargos) — Relator, o Sr. ministro Alfredo Pinto; revisores, os Srs. ministros Godofredo Cunha e Muniz Barreto; embargante, o Banco Hypothecario do Brasil; embargada, a União Federal. — Foram rejeitados os embargos, contra os votos dos Srs. ministros Godofredo Cunha, que os recebia *in totum*, e Hermenegildo de Barros, que os recebia em parte.

Presidencia do Sr. ministro André Cavalcanti.

Impedido o Sr. ministro Leoni Ramos.

Usaram da palavra o advogado Dr. Mou-eiro Salles e o Sr. ministro Procurador Geral da Republica.

Revisão criminal

N. 2.274—Districto Federal—Relator, o Sr. ministro Sebastião de Lacerda; revisores os Srs. ministros Viveiros de Castro e Edmundo Lins; peticionario, José Palmieri. —Deu-se provimento ao recurso para mandar o réo a novo jury, unanimemente.

Julgada em virtude de preferencia anteriormente concedida pelo Tribunal.

Encerrou-se a sessão ás 18 horas e 40 minutos.—O sub-secretario, *Edmundo da Veiga*.

AUTOS QUE BAIXARAM A SECRETARIA COM VISTA AS PARTES

Appellações civis

N. 4.261—Bahia—Appellantes, João José de Oliveira, sua mulher e outros; appelladas, Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia e a União Federal.

N. 4.292—Districto Federal—Appellantes, Edmundo Teltcher & Comp.; appellados, a União Federal e o Lloyd Brasileiro.

N. 4.268—São Paulo—Appellante, a Fazenda do Estado de São Paulo; appellada, Maria Eugénia Monteiro de Barros, condessa de Monteiro de Barros.

N. 4.285—Districto Federal—Appellante, José Silveira de Andrade; appellada, a Fazenda Nacional.

N. 4.274—Districto Federal—Appellante, Verissimo Joaquim Marques; appellada, a Fazenda Nacional.

N. 4.278—Districto Federal—Appellante; Companhia de Seguros Luso Brasileira «Sagres»; appellada, Companhia Nacional de Navegação Costeira.

N. 4.290—Districto Federal—Appellante, Manoel Martins Fagundes; appellada, a Fazenda Nacional.

N. 4.289—Districto Federal—Appellante, João da Rocha Salvador; appellada, a Fazenda Nacional.

N. 4.277—Districto Federal—Appellantes, J. A. Esteves & Comp.; appellado, Oscar de Oliveira Borges.

N. 4.278—Parahyba—Appellantes, 1º, o Juizo Federal; 2º, a União Federal; appellados, F. H. Vergara, Joaquim Nunes Vieira e herdeiros de D. Luiza Gomes da Silveira Hardman.

N. 4.210—Rio de Janeiro—Appellante, Joaquim Custodio Ribeiro; appellado, o Estado do Rio de Janeiro.

N. 4.287—Districto Federal—Appellante, Humberto Taborda; appellada, a Fazenda Nacional.

N. 4.275—Districto Federal—1º appellante, o Juizo Federal da 2ª Vara; 2º appellante, a Fazenda Nacional; appellado, Justino dos Santos Coutinho.

N. 4.293—São Paulo—1º appellante, o Juizo Federal; 2º appellante, a Fazenda Nacional; appellado, o Lloyd Brasileiro por sua representante a Companhia Commercial Maritima.

N. 4.272—Districto Federal—Appellantes, Alvaro S. Fontes & Innão; appellada, a Fazenda Nacional.

N. 4.296—Minas Geraes—Appellantes, Paula Lima & Comp.; appellados, Jorge Caran e Elias Caran.

N. 4.284—Districto Federal—Appellantes, Barboza Albuquerque & Comp.; appellados, Fróes Filho & Companhia.

N. 4.284—Districto Federal—Appellantes, 1º, o Juizo Federal da 2ª Vara; 2º, a União Federal; appellado, Joaquim de Cerqueira Lima.

N. 4.283—Districto Federal—Appellantes, Antonio Toste Parreira; appellada, a Fazenda Nacional.

N. 4.271—Districto Federal—Appellante, a Companhia Brasileira de Lacticínios; appellada, a Fazenda Nacional.

AUDIENCIA EM 10 DE MAIO DE 1922

Juiz seminario o Exmo. Sr. ministro Pedro dos Santos

Foram publicados os seguintes accordãos:

Aggravos de Petição

N. 2.878—Districto Federal—Aggravante, Arthur Cardoso; aggravado, Custodio José Barboza —Receitaram-se os embargos

N. 3.006—Districto Federal—Aggravantes, R. J. Staal e outros; aggravados, Wilson Sons & Comp. —Negou-se provimento ao agravo do art. 44 do Recimento.

N. 3.151—Alagoas—Aggravantes, José Ferrari e outros; aggravado, o Juizo Federal. —Não se conheceu do recurso.

Cartas testemunháveis

N. 2.994—Districto Federal—Supplicante, Joaquim Pereira da Cunha; supplicada, a Companhia de Seguros de Vida «Sul America». —Desprezaram-se os embargos.

N. 3.036—Fernambuco—Supplicante, José Henrique de Moraes; supplicado, Dr. José Tavares de Albuquerque Mello. —Julgou-se procedente a carta.

N. 3.144—Districto Federal—Supplicants, Amélia Edith dos Santos e seu marido; supplicado, Antonio de Souza Netto. —Julgou-se procedente a carta.

Recurso extraordinario

N. 1.484—Rio de Janeiro—Recorrentes, Maria Olette Rodriges de Souza e outros; recorridos, Guilherme Maria Pinto de Vasconcellos e sua mulher. —Negou-se provimento ao recurso.

Sentenças estrangeiras

N. 688—Portugal—Requerente, Julio Leite Teixeira de Carvalho. —Converteu-se o julgamento em deligencia.

N. 789—Portugal—Requerente, Veneravel Ordem Terceira de S. Francisco. —Recusou-se a homologação.

Appellações civis

N. 3.946—Districto Federal—Appellante, a Sociedade Anonima Lloyd Nacional; appellado, Julio Brizido Sobrinho. —Negou-se provimento á appellação.

N. 2.297—Districto Federal—Appellante, o Juizo federal; appellada, a The Rio de Janeiro City Improvements Co. Ltd. —Deu-se provimento á appellação.

Requerimentos

Compareceu o advogado Dr. João C. da Costa Cabral, por parte do seu constituinte Francisco Saldanha Lihères, e requerem que, sob preção, ficasse intimada a Companhia de Seguros Commercial do Pará, que não tem procurador nos autos, para ver passar em julgado o venerando accordam proferido no agravo n. 3.112 vindo do Juizo Federal do Piahy, e em que contêm as referidas partes.

Arregoada, não compareceu, sendo deferido.

Compareceu, tambem o advogado Dr. Nilo C. L. de Vasconcellos e, por parte de D. Julieta Melillo Padrenosso, na appellação civil n. 4.295, de S. Paulo, assignou o prazo da lei para D. Leonor Peixoto Padrenosso apresentar suas razões, visto que não tem advogado constituido nos autos, sob pena de revelia e requereu que, sob preção, se houvesse o prazo por assignado, com a pena cominada.

Arregoada não compareceu, sendo deferido. —O sub-secretario, *Edmundo da Veiga*.

Juizo Federal da Segunda Vara EXPEDIENTE DE 24 A 29 DE ABRIL DE 1922

Despejo

Autora, D. Adelaide Bellarmina dos Santos Campos; réo, Dr. Nestor Figueiredo. —A conclusão.

Justificações

Justificante, Anna da Rocha Duarte. —Vista, ao Dr. Procurador.

Carta rogatoria

Rogante, o Tribunal Judicial da comarca de Amarante; rogado, o Juizo Federal da Segunda Vara; supplicantes, Manoel Pinheiro de Magalhães Pinto e outro, Supplicado, Luiz Bernardes de Magalhães Pinto. —Diga o Dr. 2º Procurador dos Feitos.

Justificações

Justificante, D. Paulina Ferreira de Souza. —Visto, ao Dr. Procurador.

Execução

Exequente, Eduardo Christovão de Souza; executada, a União Federal. —Ao contador.

Justificações

Justificante, Moysés Mansur. —Visto, etc. Julgo por se ter a presente justificação requerida por Moysés Mansur, para que produza os effeitos legais. Sejam os autos entregues ao justificante, sem traslado, pagas as custas.

Justificante, Vasthy Bomfim Ribeiro. —Idêntico desnacho.

Execuções de sentenças

Exequente, D. Maria Carolina R. Ferrão; executado, Antonio de Siqueira Ferrão. —Diga o procurador.

Exequente, Antonio Chagas da Silva; executada, a Companhia S. Luiz a Caxias. —Sellados devidamente voltem a conclusão.

Ações executivas

Autor, Joaquim Luiz da C. Cerqueira; ré, a Companhia das Estradas de Ferro Nordeste do Brasil. —Sellados devidamente e p a a taxa judicial, á conclusão.

Autora, D. Cecilia Pinto Monteiro; réo, Carlos Jobert Filho. —Vistos, etc. Julgo por sentença a desistencia tomada por ter o a fls. 30, para que produza os effeitos legais. Custas como de lei.

Districto Federal, 24 de abril de 1922. —*Octavio Kelly*.

Alvará

Supplicante, D. Florencia Julia Pereira de M. Acher. —Expeça-se o alvará requerido á fls. 30.

Ações ordinarias

Autores, Carlos Moreira & Comp.; ré, a União Federal. —Cumpra-se o venerando accordam.

Autor, Jovino Rocha; ré, a União Federal. —Recebida a co testação, prosiga-se.

Autores, Luiz Augusto Tinoco e outros; ré, a União Federal. —Recebida a contestação, prosiga-se.

Autores, Xisto Martins & Comp. e outros; réo, Heraclito Domingues. —Em prova.

Justificação

Justificante, Luiz Macedo. —Vista, ao Dr. procurador.

Carta rogatoria

Rogante, o Tribunal Judicial de Amarante (Portugal); rogado, o Juizo Federal da Segunda Vara; supplicante, Manoel Pinheiro de Magalhães Pinto; supplicado, Luiz Bernardino de Magalhães Pinto. —Requeira a parte o que entender a bem de seu direito.

Ação summaria especial

Autor, Affonso Martins da Silva; ré, a União Federal.—Prosiga-se.

Executivo fiscal

Exequente, a Fazenda Nacional; executado, José Silveira de Andrade.

Eregio Supremo Tribunal:

O agravante recorre do despacho, pelo qual este juízo indeferiu o requerimento, em que um extranho a feito pedia que nelle fosse considerado réo, ao envez daquelle litigante, chamando para si a responsabilidade na multa, cuja cobrança faz objecto da presente acção. O caso parece se revestir da feição de uma opposição, tal como ainda comprehendem certos D. D., mas, ainda assim, não seria de admitir-se na especie, dada a natureza executiva da acção que se processa. (Rev. de D., vol. 3, pag. 566; vol. 39 pag). Subam os autos e a V. Instancia Superior, como sempre, dirá melhor.

Districto Federal, 1 de maio de 1922. — Octavio Kelly.

Despejo

Autores, Dr. Genesio de Seixas Salles e outros; réo, José Alexandre.

Eregio Supremo Tribunal Federal. Este juiz nenhum agravo fez ao recorrente. A excepção de fl. 9, arduando materia de facto, está desacompanhada de qualquer prova sendo, pois, de prevalecer as declarações constantes do instrumento de fl. 3 quanto ao domicilio dos agravados. Indeferio o requerimento da final da minuta de fl. 25, pois a expressão usada pelo legislador no art. 12 do decreto n. 4.403 de 22 de dezembro de 1921 não autoriza a concluir que se refira ás decisões proferidas nas excepções de incompetencia de juízo, que sempre constituiram um incidente de natureza prejudicial e de feição suspensiva em todos os feitos civis. Subam os autos.

Districto Federal, 1 de maio de 1922. — Octavio Kelly.

Habeas-corpus

Impetrante, Alfredo Peres de Siqueira Fontenelle. — Vistos, etc. E attendendo a que o requerente funda o recurso na allegação de não ter sido concluido o summario de culpa no prazo fixado pelo art. 24 do decreto legislativo n. 2.110, de 1909;

Attendendo a que o juiz summariante informa á fl. 61 a se achar terminada a instrução criminal e exolica que a demora verificada teve como razão as dificuldades que aponta nas referidas informações;

Attendendo a que o citado decreto prevê a hypothese de transpor a formação de culpa o prazo de 15 dias que fixou, exigindo apenas que o juiz justifique a causa que o levou a assim proceder;

Attendendo a que são aceitáveis os motivos que determinaram a demora hávida; julgo improcedente o pedido de fl. 2 e condemnno o impetrante nas custas, l.

Districto Federal, 1 de maio de 1922. — Octavio Kelly.

Interdicto prohibitorio

Autor, Dr. Lincoln do Nascimento; ré, a Companhia Industrial Santa Fé e a União Federal. Digam as partes sobre a reclamação de fl. 73.

Ação ordinaria

Autor, Felix Alves da Costa; ré, a União Federal. — Digam os peritos em 24 horas sobre a reclamação de fl. 72.

Despejo

Autor, Pereira de Araujo; ré, Ala Biagio Giovani. — Indeferio a petição de fl. 26 e seja lausa posta em prova.

Carta rogatoria

Rogantes, as justicas de Buenos Aires; rogado, o Juizo Federal da 2ª Vara; supplcado, W. Uitchell. — Devolva-se, pagas as custas.

Execução de sentença

Exequente, Antonio Chagas da Silva; executada, a Companhia S. Luiz de Caxias. — Indeferio o requerido á fl. 282 quanto á circulação de citação e absolvição da instancia, por não se verificar na especie, nem o caso do art. 63, nem qualquer das hypotheses do art. 67 do decreto n. 3.084, de 1908, parte III.

Districto Federal, 29 de abril de 1922. — O. Kelly.

Protesto

Supplcante, Felice Grassi. — Digam o capitão e o curador aos interessados.

Corte de Appellação

Sessão da Terceira Camara em 10 de maio de 1922

PRESIDENCIA DO SR. DESEMBARGADOR VIRGILIO DE SÁ PEREIRA — SECRETARIO, DR. CELSO VIEIRA

Compareceram os Srs. desembargadores Edmundo Rêgo, Angra de Oliveira e Machado Guimarães.

Esteve presente o Dr. Moraes Sarmento, procurador geral do Districto Federal.

JULGAMENTOS**Habeas-corpus**

N. 4.284 — Relator, o Sr. desembargador Angra de Oliveira; impetrante, Ardis Tavares em favor dos pacientes Seleme Salomão, Camillo Rodrigues e Ibrahim Bosi. — Julgou-se prejudicado, unanimemente.

N. 4.285 — Relator, o Sr. desembargador Edmundo Rêgo; impetrante, Obéd Cardoso em favor dos pacientes João Marques de Oliveira, Nicolau João Dib e Juvenal dos Santos. — Julgou-se prejudicado, menos quanto a João Dib, cujo pedido foi denegado, unanimemente.

N. 4.287 — Relator, o Sr. desembargador Machado Guimarães; impetrante, Arthur Godinho em favor da paciente Judith Freire. — Julgou-se prejudicado, unanimemente.

N. 4.288 — Relator, o Sr. desembargador Machado Guimarães; paciente, José Luiz dos Santos. — Não se conheceu do pedido, unanimemente.

N. 4.289 — Relator, o Sr. desembargador Edmundo Rêgo; impetrante, José Gonçalves, em favor dos pacientes Manoel Mendes Pinto e Luiz Galiza. — Julgou-se prejudicado, unanimemente.

N. 4.290 — Relator, o Sr. desembargador Machado Guimarães; impetrante, Dr. José Anísio de Aguiar Camello, em favor do paciente Dr. Victor Marks. — Não se conheceu do pedido, unanimemente.

N. 4.291 — Relator, o Sr. desembargador Angra de Oliveira; impetrante, Orestes Viggiano, em favor do paciente Waldegar Alves da Costa. — Concedeu-se a ordem para informações do Sr. desembargador chefe de Policia, unanimemente.

N. 4.292 — Relator, o Sr. desembargador Edmundo Rêgo; paciente, Orolimio Ildefonso de Carvalho. — Concedeu-se a ordem para informações do Sr. desembargador chefe de Policia, unanimemente.

N. 4.293 — Relator, o Sr. desembargador Edmundo Rêgo; impetrante, Dr. Justo Rangel Mendes de Moraes, em favor dos pacientes Joaquim Secundino da Costa, Manoel Ferreira Gomes, Manoel Saramago Guimarães, José Carvalho de Magalhães, Manoel Dias Garcia Alvaro Guilherme de Oliveira, Isidoro Wahls e Ricardo Janowitz. — Não se

conheceu do pedido, contra o voto do Sr. relator, sendo do lado do Sr. desembargador Machado Guimarães, para redigir o accordão.

N. 4.294 — Relator, o Sr. desembargador Angra de Oliveira; impetrante, Dr. Miguel Buarque Pinto Guimarães rep. e. e. lo a Assistencia Judiciaria em favor do paciente José Eugenio de Oliveira. — Foi concedida a ordem, unanimemente.

N. 4.295 — Relator, o Sr. desembargador Machado Guimarães; impetrante, Renato da Costa e Silva em favor do paciente Isaac Kuteka. — Concedeu-se a ordem para informações do Sr. desembargador chefe de Policia, unanimemente.

Recursos de habeas-corpus

N. 461 — Relator, o Sr. desembargador Angra de Oliveira; recorrente, Dr. J. Iz de direito da 3ª Vara Criminal; recorrido, Avelino Gonçalves. — Julgou-se prejudicado, unanimemente.

N. 462 — Relator, o Sr. desembargador Edmundo Rêgo; recorrente, Manoel Messias Brasilista; recorrido, Dr. juiz de direito da 2ª Vara Criminal. — Converteu-se o julgamento em diligencia, unanimemente.

Recurso criminal

N. 807 — Relator, o Sr. desembargador Angra de Oliveira; recorrente, Ernesto Seabra; recorrida, a Justiça. — Deu-se provimento para improponer o recorrente, unanimemente.

Appellação criminal

N. 5.229 — Relator, o Sr. desembargador Machado Guimarães; appellantes, Esperança Domingues e Arthemina Peres; appellado, Apollinario Fernandes. — Julgamento secreto.

EM MESA**Recursos criminaes**

Ns. 805, 808 e 810.

PASSAGEM DE AUTOS**Appellações crimes**

Ns. 5.189, 5.430, 5.676 e 5.253. — Ao Sr. desembargador Edmundo Rêgo
Ns. 5.388, 5.474, 5.322 e 5.555 — Ao Sr. desembargador Angra de Oliveira
Ns. 5.417, 5.438, 5.442 e 5.475 — Ao Sr. desembargador Machado Guimarães.

EM MESA**Appellações crimes**

Ns. 5.548, 5.559, 5.576, 5.589 e 5.609.

COM DIA**Appellações crimes**

Ns. 5.249, 5.285, 5.292, 5.123, 5.248 e 5.512.

ACCORDAOS PUBLICADOS**Appellações crimes**

Ns. 5.160, 5.265, 5.307 e 5.399.

EDITAES**Juizo Federal da Primeira Vara**

De citação a Mobie Fodd & Company, com o prazo de noventa dias

O Dr. Henrique Vaz Pinto Coelho, juiz federal, em exercicio, da Primeira Vara do Districto Federal:

Fago saber aos que o presente edital de citação, com o prazo de noventa dias, virem ou delle tiverem conhecimento, que por Krause & Comp. foi dirigida a

este juízo a petição do teor seguinte: «Exmo. Sr. Dr. Juiz da Primeira Vara Federal. Krause & Comp., cessionarios do contracto de locação e respectivo stock de mercadorias da antiga joalheria denominada «Casa Bove», então de propriedade de D. Gertrudes de Figueiredo Bove, viúva do joalheiro Achille Bove (doc. n. 2), querem fazer uma interposição judicial, para salvaguardar seus direitos presentes e futuros, por editaes, publicados por noventa dias, a Mabie Todd & Company, com sede na cidade de Nova York, Estados Unidos da America do Norte, visto não terem os interpellados representantes nesta Capital, na forma do que allega. Os interpellantes, joalheiros, quando adquiriram o estabelecimento alludido, havia ainda alguns pedidos, da firma anterior, a chegar, inclusive o dos interpellados (doc. n. 3), os quaes, uma vez desembarcados, deveriam ser retirados da Alfandega e conferidos pelos interpellantes como successores da primitiva joalheria. Porém, acontece que, examinada a mercadoria, depois de pagos todos os direitos aduaneiros, verificaram os interpellantes não ser a mesma constante do pedido de fls. (doc. numero 3) e sim outra muito differente (doc. n. 4), pelo que puzeram a mercadoria á disposição dos interpellados, em carta que lhes foi dirigida em 30 de outubro de 1920 (doc. n. 5, cópia) e na qual pediam também o pagamento das despesas aduaneiras na importância de 2.591\$200, afóra juros decorrentes da somma despendida, armazenagem, etc. Posteriormente os interpellados, deixando sem resposta a carta alludida de 30 de outubro do anno de 1920, sacaram contra os interpellantes, por intermedio do Banco Espanol del Rio de La Plata, titulo sob numero 47.998/12.932, de dollars 488.93. Sciendes do saque, os interpellantes responderam ao citado Banco, em carta de 10 de junho de 1921 (transcripta no doc. de fls. 5), ter sido recusada a mercadoria proveniente do saque, pelo que deixavam de pagar, fazendo disto sciente os interpellados em carta que lhes enviaram na mesma data em que escreveram ao Banco (doc. n. 6). A vista do exposto e como até esta data os interpellados não deram a menor solução, as mercadorias em questão, que se encontram sob a responsabilidade dos interpellantes, sujeitas a armazenagem e outras despesas, que as irão depreciando, não respondendo mesmo a nenhuma das cartas que lhes foram endereçadas sob registro (doc. n. 6), o que faz supor que os interpellados deliberaram abandonar-as, os interpellantes requerem a V. Ex. que sejam expedidos os editaes de intimação para os fins de direito, cabendo-lhes, após a terminação do prazo citado por editaes, vender judicialmente as mercadorias para pagamento do que lhes é devido, depositando-se o saldo. P. deferimento. Rio, 1 de abril de 1922. — Por procuração, Henrique P. Pinto Machado, advogado. (Estava devidamente sellada). Distribuição: — Distribuida á Primeira Vara. Em 1-4-1922. Pinto Coelho, distribuidor interino.» Em cuja petição proferi o seguinte despacho: — «Como requerem. Districto Federal. 1 de abril de 1922. — H. Vaz.» Em virtude do que mandei expedir o presente edital de citação, com o prazo de noventa dias, pelo qual cito a Mabie Todd & Company, com sede na cidade de Nova York, Estados Unidos da America do Norte, para sciencia da interposição judicial que ora lhes fazem Krause & Comp., de conformidade com a petição inicial acima transcripta, cujo edital será publicado pela imprensa e affixado no lugar do

costume. Dado e passado nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 4 de abril de 1922. E eu, Homero de Miranda Barros, escrevô interino, o subscrevi. — Henrique Vaz Pinto Coelho. (2.271)

Côrte de Appellação

Faço publico que os julgamentos das appellações criminaes ns.: 5.478, appellanté Sebastião Fernandes ou Francisco, appellada a Justiça; 5.481, appellanté Alberto Chaves, appellada a Justiça; 5.483, appellanté Esequiel Teixeira, appellada a Justiça; 5.505, appellanté Luiz de Mattos, appellada a Justiça; 5.507, appellanté Lucia Candida, appellada a Justiça; 5.509, appellanté Francisco de Souza, appellada a Justiça; 5.514, appellanté Abilio José Fernandes, appellada a Justiça; 5.532, appellanté Benedicto Christino da Silva, appellada a Justiça; 5.565, appellanté João Joaquim Nogueira, appellada a Justiça; 5.583, appellanté Adelaide Ismenia Gonçalves, appellada a Justiça; 5.601, appellanté Alcides de Miranda, appellada a Justiça; 5.603, appellanté João Ferreira Maia, appellada a Justiça; appellanté Manoel dos Santos, appellada a Justiça; 5.620, appellanté Manoel Claudino Pereira de Assis Fernando Val, appellada a Justiça; 5.628, appellanté Manoel Pereira de Oliveira, appellada a Justiça; 5.630, appellanté José Luiz, appellada a Justiça; 5.639, appellanté Octavio Terra Garcia, appellada a Justiça; 5.656, appellada a Justiça; 5.672, appellanté João Valverde, appellada a Justiça; 5.674, appellanté Antonio de Souza Filho, appellada a Justiça; 5.677, appellanté Antonio José dos Santos, appellada a Justiça; 5.512, appellanté Ismael Machado, appellada a Justiça; 5.248, appellanté Manoel Ribeiro, appellada a Justiça; 5.123, appellanté o Ministerio Publico, appellado Carivaldo Brito Rodrigues; 2.249, appellanté Vicente Buzinaro, appellada a Justiça; 5.285, appellanté Carlos Alberto de Oliveira Saldanha, appellada a Justiça; 5.292, appellanté Jayme Vieira da Rocha, appellada a Justiça, serão effectuados na proxima sessão da Terceira Camara, no dia 17 do corrente mez, ás 11 horas da manhã, ou nas seguintes.

Secretaria da Côrte de Appellação, 10 de maio de 1922. — O secretario, Celso Vieira de Mello Pereira.

Juizo de Direito da Primeira Vara Cível

De citação, aos credores de Corrêa & Castro, para sciencia da proposta de concordata que os mesmos lhes fazem, bem assim para se reunirem, sob pena de revelia, na forma abaixo.

O Dr. Auto Fortes, juiz de direito da Primeira, Vara Cível do Districto Federal, etc.:

Faz saber que por este juizo e cartorio do escrivão que este subscreve, se processam os autos de concordata em que são supplicantes Corrêa & Castro, nos quaes lhe foi dirigida uma petição pedindo a convocação de seus credores, para se reunirem e deliberarem sobre a proposta que lhes fazem, afim de pagar 30 % por saldo dos seus respectivos creditos, 30 dias depois de passar em julgado a sentença homologatoria. Em virtude do que se passou o presente edital, pelo teor do qual citam-se os credores de Corrêa & Castro, para sciencia da proposta supra, bem assim ficam convocados para se reunirem na sala das audiencias deste juizo, á rua Menezes Vieira n. 152, no Forum, no dia 11 de

maio proximo futuro, ás 13 horas, afim de assastirem á leitura do relatório dos commissarios e discutirem sobre esses documentos para serem ou não approvados, sob pena de, á revelia, se proceder como fôr de direito. Sciendes de que foram nomeados commissarios os credores Banco Commercial do Rio de Janeiro, Dias Garcia & Comp. e Waldemar Magalhães Silva. E para constar se passaram este e outros de igual teor, que serão publicados e affixados na forma da lei. Dado e passado nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 15 de abril de mil novecentos e vinte e dous. E eu, José da Silva Lisboa, escrivão interino, subscrevi. — Auto Fortes. (Está conforme). — Pelo escrivão interino, João Nascimento Costa. (2.391)

Juizo de Direito da Primeira Vara Cível

De primeira praça, com o prazo de vinte dias, na forma abaixo

O Dr. Auto Fortes, juiz de direito da 1ª Vara Cível do Districto Federal, etc.:

Faço saber aos que o presente edital virem e a quem interessar, que no dia 11 de maio proximo vindouro, ás 13 horas, no edificio do Forum, á rua dos Invalidos n. 152, o porteiro dos auditorios trará a publico pregão de venda o arrematação em primeira praça deste juizo, o immovel penhorado por Joaquim da Costa Pereira Gomes, no executivo que move contra Salim Khalif Tannuri e sua mulher, o qual consta da avaliação junta aos autos, que é do teor seguinte: Predio terreo sito á rua Professor Gabizo n. 48, antiga travessa S. Salvador, freguezia do Engenho Velho, edificado no antigo alinhamento, tendo na fachada tres janellas de peitoril e uma porta, portadas de cantaria, platibanda e coberto com telhas francezas. O predio mede de frente 8 metros e 60 centimetros de comprimento por 9 metros e 60 centimetros de fundos e puxado com 10 metros e 60 centimetros de comprimento por 5 metros e 40 centimetros de largura, medindo o terreno pertencente ao predio 8 metros e 60 centimetros de frente por 47 metros e 40 centimetros de extensão, confrontando pelos lados e fundos com muros e paredes das propriedades confinantes. O predio está dividido em commodos para familia, forrados e assoalhados e dependencias ladrilhadas, seguindo-se no quintal uma meia agua com telhas francezas abrigando tanque e um pequeno commodo. O corpo principal do predio e o puxado estão cobertos com telhas de calha e não francezas, como por inadvertencia ficou escripto. A construção é antiga de pedra, cal e tijolo, com madeiras de Riga em regular estado de conservação, pelo que ao predio descripto com o terreno apontado damos o valor de 25:000\$, preço por quanto vae a esta primeira praça. E quem o mesmo quizer arrematar deverá comparecer no dia, hora e local acima designados, afim de ter logar a praça, que será feita mediante pagamento á vista ou fiador idoneo por tres dias. E para constar passou-se este e outro de igual teor que serão publicados e affixados na forma da lei. Dado e passado nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 17 de abril de 1922. E eu, José da Silva Lisboa, escrivão interino, subscrevi. — Auto Fortes. Rio, 17-4-22. — José da Silva Lisboa. (Devidamente sellado). Está conforme. Rio, 17 de abril de 1922. — O escrivão interino, José da Silva Lisboa. (2.832)

Juiz de Direito da Terceira Vara Civil.

Fallencia de Luiz de Carvalho

AVISO AOS CREDITORES

De publicação de sentença que declarou aberta a fallencia do negociante Luiz de Carvalho, estabelecido com joalheria á rua Uruguaiana n. 41, nesta cidade, na forma abaixo:

O Dr. Luiz A. de Sampaio Vianna, juiz de direito da 3ª Vara Civil desta Capital Federal, etc.:

Faz saber aos que o presente edital virem que a requerimento do mesmo o devidamente instruido, e depois de preenchidas as formalidades legais, foi declarada aberta a fallencia do negociante Luiz de Carvalho, estabelecido com joalheria á rua Uruguaiana n. 41 nesta cidade, por sentença deste juizo de 25 de abril de 1922, ás 13 horas, fixando o seu termo para os effeitos legais de 16 de março de 1922. Foi nomeado syndico o credor Alberto Borges, residente á rua do Lavradio n. 23, ficando os credores da dita firma fallida notificados pelo presente para, dentro do prazo de 15 dias, apresentarem ao syndico a declaração de seus credits, acompanhada dos respectivos titulos; e, outrossim, ficam os referidos credores convocados para a primeira assembléa da presente fallencia que será realizada no dia 26 de Maio de 1922, ás 13 horas, na sala das audiencias, no Forum desta cidade á rua dos Invalidos n. 152, tudo nos termos dos arts. 17, 18, 80 e 82 e seus §§ da lei n. 2.024, de 17 de dezembro de 1908. Dado e passado nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 26 de abril de 1922. — Eu, Manoel Estanislau Cruz Galvão. — O Juiz, Luiz A. de Sampaio Vianna.

Juiz de Direito da Terceira Vara Civil

Fallencia de Iessa Jabur

AVISO AOS CREDITORES

De publicação de sentença que declarou aberta a fallencia do negociante Iessa Jabur, estabelecido á rua Pereira Nunes n. 62-A, na forma abaixo:

O Dr. Luiz A. de Sampaio Vianna, juiz de direito da 3ª Vara Civil desta Capital Federal, etc.:

Faz saber aos que o presente edital virem, que a requerimento de Salim Hanna & Irmão, e depois de preenchidas as formalidades legais, foi declarada aberta a fallencia do negociante Iessa Jabur, estabelecido á rua Pereira Nunes n. 62-A, por sentença deste juizo, de 6 de maio de 1922, ás 13 horas, fixando o seu termo para os effeitos legais de 16 de março de 1922. Foram nomeados syndicos os credores Salim Hanna & Irmão, residentes á praça da Republica n. 76, ficando os credores da dita firma fallida notificados pelo presente para, dentro do prazo de 15 dias, apresentarem aos syndicos a declaração de seus credits, acompanhada dos respectivos titulos; e, outrossim, ficam os referidos credores convocados para a primeira assembléa da presente fallencia, que será realizada no dia 6 de junho de 1922, ás 13 horas, na sala das audiencias, no Forum desta cidade, á rua dos Invalidos n. 152, tudo nos termos dos arts. 17, 18, 80 e 82 e seus paragraphos, da lei numero 2.024, de 17 de dezembro de 1908. Dado e passado nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 9 de maio de 1922. Eu,

Antonio Rêllo de Paula Araújo, escrevente juramentado, o escrevi no impedimento do escrivão. — Luiz A. de Sampaio Vianna. (2.916)

Juiz de Direito da Terceira Vara Civil

Fallencia de Carvalho Diniz & Comp.

AVISO AOS CREDITORES

De publicação de sentença, que declarou aberta a fallencia dos negociantes Carvalho Diniz & Comp., estabelecidos á rua de S. Christovão n. 441, nesta cidade, na forma abaixo.

O Dr. Luiz A. de Sampaio Vianna, juiz de direito da 3ª Vara Civil desta Capital Federal, etc.:

Faz saber aos que o presente edital virem que a requerimento de Antonio Vieira de Carvalho, devidamente instruido, e depois de preenchidas as formalidades legais, foi declarada aberta a fallencia dos negociantes Carvalho Diniz & Comp., estabelecidos á rua de São Christovão n. 441, nesta cidade, por sentença deste juizo, de 11 de abril de 1922, ás 12 horas, fixando o seu termo para os effeitos legais, de 27 de fevereiro de 1922. Foram nomeados syndicos os credores Ferreira Braga & Companhia, residentes á rua de S. Pedro n. 109, ficando os credores da dita firma fallida notificados pelo presente para, dentro do prazo de 15 dias, apresentarem aos syndicos a declaração de seus credits, acompanhada dos respectivos titulos; e, outrossim, ficam os referidos credores convocados para a primeira assembléa da presente fallencia que será realizada no dia 11 de maio de 1922, ás 13 horas, na sala das audiencias, no Forum desta cidade, á rua dos Invalidos n. 152, tudo nos termos dos arts. 17, 18, 80 e 82 e seus paragraphos da lei n. 2.024, de 17 de dezembro de 1908. Dado e passado nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 12 de abril de 1922. Eu, Manoel Estanislau Cruz Galvão. — Luiz A. de Sampaio Vianna. (2.925)

Juiz de Direito da Terceira Vara Civil

Fallencia da Sociedade Anonyma «Navio Estrella»

AVISO AOS CREDITORES

Participo que se acham em cartorio, acompanhados dos respectivos documentos, durante o prazo de 10 dias, para os fins legais, as contas do syndico e liquidatario Francisco Valeriano da Camara Coelho. Rio, 10-5-922. — O escrivão, Cruz Galvão. (2.926)

Juiz da Quinta Pretoria Civil

De citação, com o prazo de noventa dias.

O Dr. Sylvio Martins Teixeira, juiz da 5ª Pretoria Civil, sub-pretor em exercicio pleno, etc.:

Faço saber aos que o presente edital de citação, com o prazo de noventa dias virem, que, por parte de Honorio Acosta, foi dirigida a este juizo a petição do teor seguinte: «Exmo. Sr. Dr. Juiz da 5ª Pretoria Civil. — Diz Honorio Acosta, inquilino da casa n. 20 da rua Faria, que o respectivo proprietario Joaquim dos Anjos Costa, representado pelo seu procurador, Manoel Braga, recusa-se a receber os supplicantes os alugueres de março e abril ultimos, na importancia de 614\$, sendo o aluguer mensal de 308\$000, ao contrario do que

vinha fazendo até então. Assim, requer a V. Ex. se digne mandar intimar o proprietario ou seu procurador, si acaso possui procuração para receber citação, para, em dia e hora que forem designados, vir a juizo receber a sobredita quantia, sob pena de ser a mesma depositada nos cofres do Thesouro Nacional, expedindo-se a competente guia. Nestes termos. P. deferimento. Rio de Janeiro, 4 de maio de 1922. 4-9-22. Pedro Lopes Moreira, Advogado.» Em cuja petição exarei o seguinte despacho: D. Sim, designando o Sr. escrivão. Rio, 4-5-922. S. M. Teixeira. — Designado para o dia 6 do corrente, ás 12 horas, pelo official encarregado da diligencia foi passada a certidão seguinte: Certifico e dou fé, que dirigi-me á rua Frei Caneca n. 245, afim de intimar o supplicado Joaquim dos Anjos Costa, sendo ali, fui informado que o mesmo acha-se ausente desta Capital, na Euripa; quanto a seu bastante procurador, Manoel Braga, não intimei, pelo motivo do mesmo declarar não possuir procuração bastante para receber quaesquer intimações. Rio, 5 de maio de 1922. — Francisco Ilheba de Avellar, official do Juizo. Depois do que, foi requerido o seguinte: Exmo. Sr. Dr. Juiz da 5ª Pretoria. — Em vista da certidão a esta junta, quer o supplicante justificar a ausencia do supplicado, afim de que seja feita a citação do mesmo por editaes. Requer a V. Ex. se digne permittir a justificação, designados dia e hora. Nestes termos, P. deferimento. Rio de Janeiro, 8 de maio de 1922. 8-5-922. Pedro Lopes Moreira, advogado. — Despacho: Justifique. Rio, 8-5-922. S. M. Teixeira. Justificada com testemunhas a ausencia do supplicado: «Julgo por sentença a justificação para que produza seus devidos e legais effeitos, provada assim a ausencia de Joaquim dos Anjos Costa. Sejam publicados editaes de citação, com o prazo de noventa dias. Rio, 9-5-922. — Sylvio M. Teixeira.» Em virtude do que mandei passar o presente, pelo qual cito o supplicado Joaquim dos Anjos Costa, para, findo o prazo do presente, vir a primeira audiencia deste Juizo receber o aluguel do predio n. 20 da rua Faria, correspondente aos mezes de março e abril ultimos, na importancia de 614\$000, sob pena de ser feito o competente deposito, na forma requerida. E para que chegue ao conhecimento de todos os interessados, mandei passar o presente, que será afixado no logar do costume, e publicado pela imprensa, na forma da lei. Dado e passado nesta cidade do Rio de Janeiro. 5ª Pretoria Civil, em 9 de maio de 1922. E eu, José Cyrillo Castex, escrivão, o subscrevo. — Sylvio Martins Teixeira.

TERMOS DE CONTRACTO

Ministerio da Viação e Obras Publicas

Directoria Geral de Contabilidade

Terceira secção

Contracto para as obras de reparação e pintura das fachadas do edificio da Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

Aos 8 dias do mez de maio de 1922, presente nesta Secretaria de Estado, os Srs. Dr. José Pires do Rio, ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras

Publicas, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brasil, e Gil Vicente de Souza, presidente da Companhia Locativa e Constructora, um dos concorrentes á execução das obras de reparação e pintura das fachadas do edificio da Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em virtude do edital publicado no *Diario Officiel* de 7 de março ultimo, e outros, declarou o mesmo Sr. ministro, que, havendo a referida Companhia Locativa e Constructora satisfeito todas as exigencias da lei, como se vê de sua proposta publicada no *Diario Officiel* de 25 também do março ultimo, a fls. 5.998, após o seu julgamento, e o de idoneidade da proponente, resolvio, nos termos da condição VI do referido edital, contractar com a mesma Companhia Locativa e Constructora a execução das supra mencionadas obras de reparação e pintura das fachadas do edificio desta Secretaria de Estado, de accordo com todas as condições e especificações constantes do respectivo edital, pela importância de 25:800\$, que, para tal fim, so acha devidamente empenhada, de conformidade com o decreto n. 15.341, de 30 de janeiro do corrente anno, á conta da consignação que, sob o titulo «Material» da verba 1.ª art. 161, do projecto da lei da despesa do presente exercicio, se destina a obras, moveis, elevador, installações, machinas, material para iluminação, pintura e conservação do edificio. Por assim haverem accordado, e ter sido aqui paga, em sellos, a quantia de 528 do sello proporcional a que está sujeito este contracto, mandou o Sr. ministro lavrar este termo, que, depois de lido e por todos achado conforme, assigna com o supra mencionado presidente da Companhia Locativa e Constructora, o Sr. Gil Vicente de Souza, com as testemunhas, os seguintes officiaes, Antonio Lourenço Pacheco e José Ferreira de Araujo, e commisso, Arthur Leal Nabuco de Araujo, 1.º official, que o escreveu.

Secretaria do Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, 8 de maio de 1922 — José Pires do Rio. — Gil Vicente de Souza. — Antonio Lourenço Pacheco. — José Ferreira de Araujo. — Arthur Leal Nabuco de Araujo. Coufero — A. Ornellas, 3.º official. — Visto — J. B. de Macedo Guimarães, director da secção, interino.

NOTICIARIO

No Palacio do Catete, realizou-se hontem, sob a presidência do Sr. Dr. Epitacio Pessoa, Presidente da Republica, a reunião semanal do Ministerio, tendo á mesma comparecido todos os Srs. Ministros de Estado.

Ainda por motivo da manifestação recebida pelo Sr. Presidente da Republica, no dia de seu regresso de Petropolis, endereçaram a S. Ex. telegramas de solidariedade, do Uruguayana, no Rio Grande do Sul, os Srs. Raphael e Dario Crespo, Adolpho Menezes, Raul Garcia, Arthur Figueiredo, Edmundo Carvalho Silva, Narciso Oliveira o maior Setembrino Oliveira; de S. Paulo, da Camara Municipal de Laranjal, pelo seu presidente, Joaquim Teixeira Assumpção; da Camara Municipal de Campinas, pelo seu presidente, Dr. Araujo Mascarenhas; directorio do Par-

tido Republicano de Piracicaba, pelos Srs. Fernando Feliciano da Costa, Antonio Corrêa Ferraz, José Ferreira da Silva, Samuel de Castro Neves e Sebastião Nogueira de Lima; de Pedreira, do Sr. Napoleão Poeta; de Acary, no Rio Grande do Norte, do Sr. Modack Reis; de Ipameri, em Goyaz, do Sr. Francisco Vaz, em nome do commercio local; de Corumbá, do Dr. Romulo Pacheco; desta Capital, dos Srs. Dr. J. Crissiuma Toledo, Oscar Pires Salgado e Dolores Guimarães Salgado; Arthur Luiz Teixeira Campos, José da Costa Vieira, Gastão Fonseca Botelho, Rubeito de Carvalho, Verano Alonso, Antonio Passos, Francisco Bustamante, Adalberto Cortes, Francisco de Paula Noronha, Irenio Pinto de Araujo Corrêa, Alberto José Pereira, Mario Sá, Lauro Virgilio, Hasckel Venerotti Pinto da Fonseca, Almeida Martins de Castro, João Henrique Belham, Origenes Teixeira Coelho, Henrique Lagden, Rezende Costa, I. Tavares Guimarães, J. A. Pinto da Silva, J. Rocha Teixeira, João Pinto da Fontoura, Emilio R. Ribas, Leonel Mariani Serra, Carlos Soares dos Santos, Augusto Eustachio Coelho, Lauro Carlos de Magalhães Breves, Luiz Francisco Rodrigues Mendes, José Rufino de Moura, Theoppesio Herbster Pereira, Alberto Pereira, Ary Silva, Luiz de Menezes Machado, José Leite Soares Junior, Joaquim Luiz Monteiro de Barros, Jayme de Faria, José Imbuzeiro, Eduardo de Oliveira Santos, Celso Augusto da Silva, Arthur Ferreira Lobo, Jovino Martins, Fausto Porto, Marçilio Martins Costa, Luiz Guilherme Teixeira de Barros, A. Amorim do Valle, Humberto J. J. Sportello, Alvaro Moreira, Deudeline Tavares, Manoel de Souza Carvalho, Decio Martins Costa, Trajano Luiz de Moraes, João Salustiano de Campos, Ismael Nery, Orlando Bittencourt, Oscar Pires Salgado, Augusto Nogueira Pinto, Jarchas Ferreira Deschamps, Affonso M. Coelho, J. A. Carvalho Junior, Carlos Azeredo Pinto, Henrique Peres Machado, Leonardo Torrens, Hugo da Silveira Lobo, J. A. A. Almeida, Ascendino Donadio, Arthur Dias, Adalberto de Campos Cortes, Joaquim Alves de Arruda, Jacintho L. Fonseca e Silva, Olympio Barreto, Armando da Rocha Mello, Lincoln Venerotti Pinto da Fonseca, João R. Fortes, Murillo Monteiro Mendes, Paulo M. Pacca, Nelson Barbosa dos Santos, Ayres Barroso Junior, Adalberto de Vasconcellos, Arnaldo da Costa Vallier, Indalecio Constancio Ferreira Junior, A. Bezerra de Menezes, José Guedes Corrêa Gondim, Oswaldo Silva, Jorge Lodi Batalha, Francisco Izidro Monteiro, Alfredo Bastos, A. J. M. Zammitt Junior, Leoncio Mouzinho, Armindo de Menezes, Carlos Andrade Gama; de S. Paulo, dos Srs. Euclides Oliveira, José Dias Thomaz, pelo directorio e camara Municipal de São Roque; Cesario Carlos de Almeida, pelo Partido Republicano de Laranjal; Virgilio de Queiroz, pelo Directorio Politico de Conchas; José de Almeida, Sampaio Sobrinho, pelo Directorio do Partido Republicano de Itú; José Honorio Vieira, José de Oliveira Rezende, pela Camara Municipal e Directorio Politico de S. Sebastião do Paraíso, Minas; Estevão Pinto Flavio dos Santos, Clovis de Carvalho; Abelardo Guimarães, Francisco Gama, pela Camara Municipal do Salto Grande, S. Paulo; João Luis da Costa, Francisco Garcia Manuette Maricello, Iero Pinto, Jose Virgilio, José Marcellino, pelo Directorio Politico de Salto Grande, em S. Paulo; Sebastião Nogueira de Lima, Fernando Fabriliano

da Costa, pela Camara Municipal e Prefeitura Municipal de Piracicaba, em S. Paulo; Dr. Brasil Vianna, clinico, em Uruguayana; João Silva, residente em Aracatuba, em S. Paulo.

Na Primeira Pagadoria do Thesouro Nacional serão pagas hoje, nono dia útil, as seguintes folhas:

Pensões reunidas — Montepio civil da Guerra.

Nota — Os que deixarem de receber no dia proprio só serão attendidos do 20º ao 23º dia útil.

Apesar do máo tempo observado no decorrer do mez de abril, que impediu o funcionamento normal das feiras livres, durante varios dias, o movimento de vendas nessas mesmas feiras atingiu á elevada quantia de 1.123:459\$200, seja a media diaria de 37:448\$973.

Foram vendidos generos alimenticios na importância de 701:091\$800 e outras mercadorias de primeira necessidade, na quantia de 422:577\$400.

Os agricultores estão isentos de quaesquer taxas ou impostos municipaes, pagando, porém, as demais mercadorias a taxa de locallização de 500 réis por metro quadrado. A renda da Prefeitura no referido mez de abril subiu a 13:005\$500, sendo de réis 141:006\$400 o total já arrecadado.

A Renartição Geral dos Correios expedirá malas pelos seguintes paquetes:

Hoje:

Pelo *Itapema*, para Santos, Paranaguá, Florianopolis e Rio Grande, recebendo impressos até ás 8 horas, cartas para o interior até ás 8 1/2 e ditas com porte duplo até ás 9.

Pelo *Asier*, para Rio Grande, Paranaguá e Buenos Aires,, recebendo impressos até ás 10 horas, cartas para o interior até ás 10 1/2, ditas com porte duplo e para o exterior até ás 11 e objectos para registrar até ás 9.

Amanhã:

Pelo *Pan America*, para o Rio da Prata, recebendo impressos até ás 8 horas, cartas para o exterior até ás 9 e objectos para registrar até ás 18 horas de hoje.

Pelo *Itatinga*, para Bahia e Recife, recebendo impressos até ás 8 horas, cartas para o interior até ás 8 1/2, ditas com porte duplo até ás 9 e objectos para registrar até ás 18 horas de hoje.

Pelo *Sofia*, para Santos e Buenos Aires, recebendo impressos até ás 6 horas, cartas para o interior até ás 6 1/2, ditas com porte duplo e para o exterior até ás 7 e objectos para registrar até ás 18 horas de hoje.

Nota — Vales postaes Internacionais e nacionaes na thesouraria, nos dias uteis até ás 14 1/2 horas.

— Recebimento de encomendas postaes internacionais, pela 5ª secção do trafego, para Portugal e Hamburgo, como correios permutantes com todos os paizes da União Postal, Açores, Madeira e Estados Unidos, directamente nos mesmos dias até ás 15 horas e até á vespera da partida dos paquetes que se destinarem a Lisboa, Hamburgo e Estados Unidos, exceptuados os da Companhia Sud Atlantique, e entrega também nos mesmos dias das 10 1/2 ás 14 horas.

Directoria de Meteorologia — Instituto Central — Serviço de Previsão do Tempo — Boletim do tempo — Synopse de tempo em todo o Brasil ao 1/2 dia de Greenwich (9 hs. no Rio de Janeiro) no dia 10 de maio de 1922

Zona Norte — Tempo em geral instavel e temperatura em ligeira ascensão. Chueu e trovejou no Maranhão e Ceará.

Zona Centro — Tempo instavel e temperatura em declínio. Chuvas frescas, esparsas, em Minas, Mato Grosso Estado do Rio, e fortes em Goyaz

Zona Sul — Tempo instavel nas regiões nordeste, centro e sudoeste de S. Paulo e bom nos demais pontos desta zona. A temperatura em geral declinou accentuadamente. Chuvicou, houte n, em Ribeirão Preto, Taubaté e Piquete.

Observações meteorologicas effectuadas simultaneamente ao 1/2 dia de Greenwich (9 hs. no Rio de Janeiro) no dia 10 de maio de 1922 (Resumo do boletim, organizado no Instituto Central)

Estações	Observações do dia							Observações da vespera			
	Pressão atmospherica m/m	Temperatura do ar		Vento		Estado do céo	Estado do mar	Temperatura do ar		Chuva m/m	Estado do tempo e phenomenos diversos
		Observa- ção	Diferença em 24 horas	Direcção	Força			Maxima	Minima		
S.L. do Maranhão...	739.3	29.0	0.5	E	3	7	Tranquillo.	I.	31.5	24.5	0.7 C. an.
Barra do Corda(X)...	59.9	27.0	3.0	SW	4	6	—	C. de manhã.	31.6	22.0	
Fortaleza.....	—	20.0	-1.0	C	0	4	—	—	30.0	23.0	
Quixeramobim (X)...	—	20.0	-1.0	C	0	4	—	—	30.0	23.0	
Natal (X).....	—	20.0	-1.0	C	0	4	—	—	30.0	23.0	
Parahyba.....	—	20.0	-1.0	C	0	4	—	—	30.0	23.0	
Recife (X).....	—	20.0	-1.0	C	0	4	—	—	30.0	23.0	
Pão de Assucar....	61.0	24.0	—	SE	3	8	—	I.	32.0	20.0	R. pm.
Araçuaí.....	61.8	20.3	-7.0	E	3	8	Vagas.	I. (i. manhã)	29.7	23.0	
Pahia.....	59.9	28.0	1.0	E	3	5	Chão.	I. (c. b. manhã)	29.0	21.0	Chs. am. n.
Caetité (X).....	—	20.0	-1.0	C	0	4	—	—	30.0	23.0	
Januaria.....	58.5	26.0	—	S	2	3	—	B.	32.0	16.0	
Bello Horizonte....	26.0	18.0	-3.0	C	0	10	—	I. (chs. mad.)	26.5	15.4	0.3 B. am. pm
Theopolito Ottoni...	61.0	21.5	—	C	0	10	—	I.	34.0	19.0	35.1 C. t. p.n.
Uberaba.....	64.0	14.0	-3.0	SE	1	10	—	I. (o. manhã)	21.0	15.0	0.1 C. pm.
Caxambu.....	63.8	14.0	2.0	NE	2	10	—	B. (b. manhã)	21.0	9.0	B. am. pm.
Poços de Caldas....	66.5	19.0	—	C	0	10	—	I.	19.0	13.0	2.0 C. pm.
Goyaz.....	61.5	20.0	-2.0	N	2	10	—	I. (v. manhã)	34.0	15.0	
Santa Luzia.....	58.0	18.0	-3.0	S	4	9	—	I.	28.0	12.0	20.0 C. pm.
Cuyabá.....	61.0	18.0	-3.0	S	2	7	—	I. (i. manhã)	22.0	17.0	4.7
Corumbá(X).....	—	20.0	-1.0	C	0	4	—	—	30.0	23.0	
Victoria.....	62.3	23.0	-2.0	SW	2	10	Tranquillo.	Ag. de manhã.	32.0	23.0	4.0 A.g pm.
Capital Federal (Insti- tuto Central).....	64.0	19.6	0.8	SW	1	10	Chão.	Chs. (i. c. mad.)	24.6	18.8	
Campos.....	62.0	22.0	-2.0	SW	4	10	—	Chs. (chs. mad.)	28.0	21.0	
Friburgo.....	63.2	17.0	-1.0	C	0	10	—	I. (us. manhã)	26.0	10.0	
Petropolis (X).....	—	20.0	-1.0	C	0	4	—	—	30.0	23.0	
Rezende.....	62.5	28.0	3.0	SW	1	10	—	I. (chs. manhã)	26.0	13.0	B. am. pm.
Caso Frio.....	63.0	21.0	-3.0	W	1	10	Chão.	I.	27.0	21.0	I. am. pm.
Terezopolis.....	65.0	13.5	-5.0	S	2	10	—	I. (chs. mad.)	21.0	12.0	2.2
S. Paulo.....	63.8	14.0	—	SW	2	8	—	I.	22.0	10.0	
Santos.....	65.0	20.0	0.0	SW	2	9	Vagas.	I. (i. manhã)	24.0	16.0	I. am. pm.
Paranaíba(X).....	—	20.0	-1.0	C	0	4	—	—	30.0	23.0	
Guaçuva(X).....	—	20.0	-1.0	C	0	4	—	—	30.0	23.0	
Curitiba.....	67.1	6.0	—	S	2	0	—	B. (ge. manhã)	16.0	7.0	B. am. pm.
Florianopolis.....	63.8	16.7	-2.9	S	1	0	—	B. (o. b. manhã)	22.0	19.2	
Lages.....	—	1.2	-6.6	W	3	9	—	B. (ge. manhã)	—	0.1	
Porto Alegre.....	64.0	9.9	-3.0	W	1	0	—	B. (v. manhã)	15.0	10.0	B. am. pm.
Uruguayana.....	66.5	10.0	0.0	S	2	0	—	B. (b. o. mad.)	14.0	8.0	B. am. pm.
Montevideo.....	61.8	12.0	—	SW	8	—	—	—	—	—	
Buenos Ayres.....	63.4	4.0	—	W	2	—	—	—	—	—	

Estado do céo em decimos de céo encoberto: 0, totalmente limpo; 10, totalmente encoberto. Estado do tempo: b, bom; i, incerto; m, mau. Phenomenos diversos: c, chuva; ne, neve; ns, nevoa secca; n, nevoeiro de iso; nt, nevoeiro tenue; sa, saraiva; ge, geada; tr, trovoadas com relampagos; t, trovões; r, relampagos; o, orvalho; v, ventania.

Os numeros indicativos da força do vento refere n-se á Escala Beaufort de 0 calma a 12 tufão. A pressão barometrica achase reduzida a 0. C., ao nivel do mar e a gravidade normal.

Observações meteorologicas realizadas em alguns postos da Capital Federal—Nota: a chuva foi medida no dia 10 ás 7 horas e as temperaturas foram observadas no dia 9 ás 21 horas.

Postos	Chuva em 24 horas m/m	Temperaturas extremas		Postos	Chuva em 24 horas m/m	Temperaturas extremas	
		Maxima	Minima			Maxima	Minima
Tijuca.....	0.0	27.8	19.2	Rio Comprido.....	—	26.8	19.8
Bangu.....	0.0	22.4	18.2	Penha.....	0.0	27.5	19.0
Niteroy.....	0.2	27.1	16.4	Deodoro.....	0.0	22.2	18.4
Gavea.....	0.2	24.0	19.6	Corcovado.....	—	—	—
Encantado.....	0.0	27.1	19.1	Hum. rel. 92 %. Vento calmo.	—	—	—
Engenho de Dentro.....	0.0	27.3	20.2				

Nota—(X) Não veio telegramma.

O tempo. — Bolelim da Directoria de Meteorologia. — Previsões para o periodo de 18 horas do dia 10 até 18 horas do dia 11:

Distrito Federal e Netheroy. — Tempo em geral instavel com chuvas á noite e melhoras accentuadas de dia. Temperatura: ligeiro declinio á noite em ascensão de dia.

Ventos: predominarão os do quadrante sul.

Estado do Rio — Tempo: em geral instavel com chuvas á noite e melhoras de dia, salvo nas regiões leste e serrana onde o tempo manter-se-ha ameaçador com chuvas.

Temperatura: ligeiro declinio á noite em ascensão de dia, salvo nas regiões leste e serrana que manter-se-ha baixa.

Tendencia geral do tempo após 18 horas de quinta-feira — melhorar.

Probabilidade de geadas nas regiões oeste e sudoeste de S. Paulo.

Synopse do tempo occorrido. — No Distrito Federal (até 15 horas do dia 10). — O tempo foi instavel á noite e ameaçador de dia, chovendo pela manhã e ligeiramente ás 13h.50m o que prejudicou a previsão feita. A temperatura se manteve em declinio; a maxima se verificou á 0h.05m. com 22°.2 e a minima ás 8h.40m. com 18°.8. Os ventos sopraram do quadrante sul até 3 horas; desta hora até ás 0 foram variaveis, predominando a componente norte. Das 9 até depois de 15 horas sopraram do quadrante N W.

Em todo o paiz (até 9 horas do dia 10). — Zona norte — Tempo: em geral instavel e temperatura em ligeira ascensão. Chueu e trovejou no Maranhão e Ceará.

Zona centro. — Tempo: instavel e temperatura em declinio. Chuvas fracas, esparsas, em Minas, Matto Grosso e Estado do Rio, e fortes em Goyaz.

Zona sul. — Tempo: instavel nas regiões nordeste, centro e sudoeste de S. Paulo, e bom nos demais pontos desta zona. A temperatura em geral declinou accentuadamente. Chuvicou, ontem, em Ribeirão Preto, Taubaté e Piquete.

Estações de aguas. — Em Caxambú, Passa Quatro e Araxá o tempo foi bom e a temperatura estavel; e em Poços de Caldas o tempo foi instavel. As temperaturas extremas foram as seguintes: em Caxambú maxima de 21°.0 e minima de 9°.0; em Passa Quatro, a maxima foi de 18°.0 e a minima 7°.0; em Araxá 23°.0 de maxima e 12°.0 de minima; e finalmente Poços de Caldas com a maxima de 19°.0 e a minima de 13°.0.

Geadas. — Já se fizeram sentir as primeiras geadas do corrente anno, as quaes foram notadas esta madrugada em Lages e Curitiba.

Menores temperaturas. — 0° em Lages e 5°.0 em S. Luiz Gonzaga e Brusque.

Maiores chuvas recolhidas no dia 10. — 36 m/m em Theophilo Ottoni e 31 m/m em Pirenópolis.

Estado do mar na costa do paiz. — Chão e tranquillo, salvo em S. Paulo e parte do Estado do Rio em que foram notadas vagas e pequenas vagas.

Regiões sem chuvas. — Ha mais de 15 dias em Rio Claro.

Dados aerologicos. — Corrente NW até 510 metros com velocidade maxima de 4.5 metros; dali até 825 metros corrente sul com a velocidade de 4.2 metros, nesta altura o balão desapareceu em nimbos á distancia horizontal de 600 metros.

Directoria dos Serviços Sanitarios Terrestres.

Sendo indispensavel, para que se tornem efficazes as medidas de prophylaxia especifica tomadas pelo Departamento Nacional de Saude Publica, a Directoria dos Serviços Sanitarios Terrestres, solicita, com empenho, dos Srs. medicos, a notificação immediata de todos os doentes de febre typhoide e para typhoides supeitos ou confirmados, que estejam sob os seus cuidados profissionais.

As notificações quando feitas por escripto, deverão ser enviadas á Inspectoria dos Serviços de Prophylaxia, á rua do Rezende n. 128 e se o forem pelo telephone, para o aparelho Central 4.872.

A Directoria dos Serviços Sanitarios Terrestres julga de seu dever chamar a attenção dos Srs. medicos e responsaveis pelos doentes para as disposições do art. 264 e seus paragraphos, do regulamento do Departamento Nacional de Saude Publica.

Companhia de Loterias Nacionais do Brasil — Loterias da Capital Federal — Lista geral dos premios da 2ª loteria do plano 21, 64ª extracção do anno de 1922, realizada em 10 de maio de 1922; em beneficio das instituições mencionadas nas leis e decretos em vigor e em virtude do contracto celebrado em 8 de outubro de 1921 na Procuradoria Geral da Fazenda Publica do Thesouro Nacional.

18.264.....	200\$000
29.590.....	200\$000
1.100.....	200\$000
21.230.....	200\$000
1.763.....	2.000\$000
7.682.....	200\$000
25.859.....	200\$000
21.711.....	500\$000
6.292.....	200\$000
20.307.....	200\$000
23.155.....	200\$000
11.050.....	200\$000
11.866.....	200\$000
4.918.....	200\$000
18.554.....	200\$000
19.362.....	200\$000
10.152.....	200\$000
28.702.....	200\$000
7.487.....	200\$000
10.741.....	200\$000
14.422.....	2.000\$000
15.480.....	200\$000
13.156.....	200\$000
4.587.....	200\$000
20.108.....	1.000\$000
12.302.....	260\$000
12.392.....	200\$000
26.077.....	200\$000
20.154.....	500\$000
27.852.....	10.000\$000
18.443.....	200\$000
5.341.....	200\$000
771.....	200\$000
4.790.....	5.000\$000
9.646.....	1.000\$000
2.857.....	200\$000
3.527.....	200\$000
5.460.....	200\$000
16.595.....	500\$000
21.545.....	1.000\$000
21.977.....	500\$000
5.605.....	200\$000
16.173.....	1.000\$000

22.887.....	500\$000
20.438.....	200\$000
29.386.....	200\$000
29.422.....	200\$000
22.035.....	200\$000
20.364.....	200\$000
23.331.....	200\$000
7.310.....	200\$000
9.952.....	200\$000
24.897.....	200\$000
25.035.....	200\$000
24.525.....	200\$000
18.549.....	200\$000
4.708.....	200\$000
15.163.....	200\$000
19.121.....	200\$000
17.445.....	200\$000
27.880.....	500\$000
14.356.....	200\$000
7.293.....	200\$000
3.252.....	200\$000
29.851.....	50.000\$000
6.725.....	200\$000
7.951.....	200\$000
19.384.....	200\$000
18.310.....	200\$000
3.855.....	200\$000

Approximações

29.850 e 29.852.....	500\$000
27.851 e 27.853.....	300\$000
4.789 e 4.791.....	200\$000
1.762 e 1.764.....	200\$000
14.421 e 14.423.....	200\$000

Dezenas

29.851 a 29.860.....	100\$000
27.851 a 27.860.....	80\$000
4.781 a 4.790.....	60\$000
1.761 a 1.770.....	40\$000
14.421 a 14.430.....	40\$000

Todos os numeros terminados em 51 tem 20% e os terminados em 1 tem 10%, exceptuando-se os terminados em 51.

O fiscal das loterias do Governo da União, Manoel Cosme Pinto. — O director-assistente, João Carlos de Oliveira Rosário, secretario. — O escrivão, Firmino de Cantuaria.

RENDAS PUBLICAS

Recebedoria do Distrito Federal

Renda arrecadada de 1 a 9 de maio de 1922.....	2.513:889:165
Renda arrecadada em 10 de maio de 1922.....	496:836:812
Em igual periodo de 1921.....	3.010:695:977
Diferença para mais em 1922.....	2.284:034:397
	726:661:580

Alfandega do Rio de Janeiro

MEZ DE MAIO DE 1922

Renda arrecadada hoje, 10 de maio:	
Em ouro.....	98.821:646
Em papel.....	111.770:227
Total.....	210.591:873
Renda arrecadada de 1 a 10 do corrente.....	1.929:378:907
Em igual periodo de 1921.....	1.519:059:608
Diferença a maior em 1922.....	410:319:299

PARTE COMMERCIAL

COTAÇÕES DE CAFÉ DA BOLSA DE MERCADORIAS

Dia 10 de maio de 1922

Camara Syndical
CURSO OFFICIAL DO CAMBIO E MOEDA METALLICA

Praças	90 d/v.	A' vista
Sobre Londres.....	7 19/32	7 33/64
Sobre Paris.....	\$666	\$370
Sobre Hamburgo.....	—	\$428
Sobre Italia.....	—	\$391
Sobre Portugal.....	—	\$533
Sobre Nova York.....	7 200	7 300
Libra esterlina — em moeda.....	—	38 000
Sobre Buenos Aires (peso papel).	—	2 653
Sobre Buenos Aires (peso ouro).	—	6 050
Sobre Montevideo (peso ouro)...	—	5 915
Sobre Hespanha (pesetas).....	—	1 518
Sobre Suissa (francos).....	—	1 516
Sobre Belgica (francos).....	—	\$612
Sobre Hollanda (florim).....	—	2 5813
Sobre Japão (yen).....	—	3 480
Sobre Dinamarca.....	—	—
Sobre Noruega.....	—	—
Sobre Suecia.....	—	1 580
Sobre Palestina e Syria.....	—	—
Sobre Canadá.....	—	—
Sobre Romania.....	—	\$360
Sobre Tcheco-Slovaquia.....	—	\$149
Sobre Austria.....	—	—

Moedas

Liras (papel).....	\$400
Francos (papel).....	\$700
Escudos (papel).....	\$570
Apolices uniformizadas de 5 % miudas.....	800 000
Apolices uniformizadas de 1.000\$, 5 %.....	830 000
Apolices do Empréstimo Nacional de 1903, port.....	797 000
Apolices diversas emissões de 5 %, miudas, nom.....	850 000
Apolices diversas emissões de 1.000\$, 5 %, nom.....	816 000
Apolices diversas emissões de 1.000\$, 5 %, port. (1917)....	810 000
Apolices diversas emissões de 1.000\$, 5 %, port. (1921)....	799 000
Obligações do Tesouro Nacional de 1.000\$, 7 %.....	978 000
Apolices do Empréstimo Municipal de 1906, port.....	171 500
Apolices do Empréstimo Municipal de 1906, nom.....	173 000
Apolices do Empréstimo Municipal de 1903, port.....	140 000
Apolices do Empréstimo Municipal de 1914, port.....	170 000
Apolices do Empréstimo Municipal de 1917, port.....	162 000
Apolices do Empréstimo Municipal de 1917, nom.....	153 000
Apolices do Empréstimo Municipal de 1920, port.....	155 000
Apolices do Empréstimo Municipal de 7 %, port. (dec. 1.535)...	169 500
Apolices do Estado do Rio Grande do Sul de 1.000\$, 7 %, nom....	930 000
Apolices do Estado do Rio Grande do Sul de 1.000\$, 7 %, port....	965 000
Apolices do Estado do Rio de Janeiro de 100\$, 4 %, port.....	96 000
Banco do Commercio.....	165 000
Banco Portuguez do Brasil, nom.	169 000
Banco do Brasil.....	289 000
Companhia Usinas Nacionais....	150 000
Companhia Docas de Santos, port.	470 000
Debentures da Companhia Docas de Santos.....	198 000
Letras do Banco Credito Real de Minas Geraes 7 %, port.....	10 000

Secretaria da Camara Syndical do Rio de Janeiro, 10 de maio de 1922. — A. Simonsen, syndico.

Mezes

Mezes	1ª cotação	2ª cotação	3ª cotação	Total de vendas
Maio.....	22 800	22 830	—	—
Junho.....	10 22 500	3 22 530	—	33.000 saccas
Julho.....	3 21 800	21 850	—	3.000 saccas
Agosto.....	1 21 100	21 550	—	1.000 saccas
Setembro.....	1 21 300	21 100	—	1.000 saccas
Outubro.....	1 20 700	20 900	—	1.000 saccas
Vendas.....	saccas	saccas	saccas	saccas
	16.000	3.000	—	19.000

Mercado: 1ª cotação, estavel; 2ª cotação, estavel.

Disponivel base tipo 7, 22 800.

Mercado, calmo.

Vendas até ás 10 1/2 horas, 3.478 saccas.

Vendas, total, 4.920 saccas.

O syndico, João Severino da Silva.

Camara Syndical

Adolpho Simonsen, presidente da Camara Syndical dos Corretores de Fundos Publicos:

Faz saber, de ordem da Camara Syndical, que, por decreto de 13 de fevereiro ultimo, foi exonerado, a seu pedido, do cargo de corretor de fundos publicos desta praça o Sr. João Evangelista do Carmo Goulart e pelo presente são chamados quaesquer interessados em transações em que houvesse intervindo o referido ex-corretor a virem liquidar-as no prazo de seis meses, conforme preceitua o art. 14 do decreto n. 2.475, de 13 de março de 1897, incorrendo nas disposições da lei os que no referido prazo não fizerem valer os seus direitos. E eu, Lucrecio Fernandes de Oliveira, secretario da Camara, o subberevi.

Secretaria da Camara Syndical da Capital Federal, 3 de abril de 1922. — A. Simonsen, syndico.

EDITAIS E AVISOS

Ministerio da Viação e Obras Publicas

Directoria Geral dos Correios

SUB-DIRECTORIA DE CONTABILIDADE

Primeira Secção

Pelo presente edital é convidado a comparecer a 1ª secção da Sub-Directoria de Contabilidade dentro do prazo de 30 dias o ex-praticante desta directoria geral Orstavo de Araújo Rodrigues, para recolher a importância de 10\$, por que foi responsabilizado, como culpado pelo extravio do registrado n. 29.335, postado na agencia da Praça Tiradentes e dirigido a Aldebram Costa, em Maceio.

Sub-Directoria de Contabilidade da Directoria Geral dos Correios, 10 de maio de 1922. — O sub-director, Eugenio Augusto Wandek.

Directoria Geral dos Correios

SUB-DIRECTORIA DE CONTABILIDADE

EMIÇÃO DE SELLOS DE \$040 e \$080

(ordinarios)

Faço publico que no prazo de 90 dias a contar desta data entrarão em circulação os novos sellos de \$040 e \$080, fabricados na Casa da Moeda.

O sello de \$040 tem a forma rectangular e made de altura 0,022 x 0,019 de largura. Este sello tem por principal característica uma paisagem, vendo-se no primeiro plano um

camponez ceifando em um campo que se estende até a encosta de montanhas, por traz das quaes surge o sol expargindo raios.

A' esquerda, na parte superior, lê-se: «Agricultura» e em seguimento, já em sentido horizontal, lê-se: «Brasil» em letras brancas. Na base do sello, á esquerda, vê-se um pequeno escudo que se alonga para a direita e onde se acham os algarismos do valor e a palavra réis. Sobre esse escudo e em sentido curvo lê-se: «Correio» em letras brancas. O sello de \$040 é impresso em cor de barro claro.

Sello ordinario de \$030

O sello ordinario de \$030 tem as mesmas dimensões e caracteristicos do de \$040 e é impresso em cor verde.

Sub-directoria de Contabilidade, 9 de maio de 1922. — O sub-director, Eugenio Augusto Wandek.

Estrada de Ferro Central do Brasil

CONCURRENCIA PARA O FORNECIMENTO DE MACHINAS PARA A 4ª DIVISÃO, EM 1923

Concurrencia n. 71

De ordem da directoria, faço publico que, ás 13 horas do dia 10 de maio de 1922, na interendencia desta estrada, na estação Maritima, serão recebidas propostas para o fornecimento de:

Installação para fabricaço de hnoas:

1º. Combined Shearing and Hot-Punching Machine, Ryerson and Son. Including one pair of shear blades, one slot punch and die, and complete set of gauge for both shearing and punching. Motor drive, 7 1/2 HP.

Shearing capacity, cold spring steel, 6" x 1/2".

Punching cap., 1" hole, hot spring steel, 5" x 1/2".

Por \$ 4.831.00.

2º. Combined Nibbing and Trimming Machine, Ryerson and Son. Complete with gears guards, one nibbing punch and die, and set of trimming blades and gauges. Motor drive 5 HP.

Shearing capacity, cold spring steel, 6" x 1/2".

Nibbing capacity, hot spring steel, 5 1/2".

Por \$ 1.150.00.

3º. Combined Tapering Roll and Swedgig Machine, Ryerson and Son. Complete with gears guards, one set of rolling and swedging dies. Motor drive 7 1/2 HP.

Capacity, spring steel hot, 6" x 1 1/2".

Speed of taper roller and swedgig, 50 r. p. m.

Length of roll dies 9".

Diameter of roller 12".
Stroke of svedger 3/4".
Por \$ 2.500.00.

4.º Ryerson Riegel Patented Universal Elliptic Spring Forming Machine. With capacity to handle spring leaves up to and including 7" x 3/8" material, complete with regul equipment, and arranged to operate on 80 lbs air pressure or on Hydraulic pressure of 1,500 lbs per square inch. Capacity 96", por \$ 1.200.00.

5.º Combined Hydraulic Banding and Stripping Press. Ryerson and Son. Complete. Maximum capacity 60 tons presse. Por \$ 4.108.00.

6.º Hydraulic Ball Bearing Spring Assemble Table. Ryerson and Son. 10 tons press. Por \$ 650.00.

7.º Spring Forming Roll and Fitting Table. Ryerson and Son. Motor drive 3 HP. Por \$ 560.00.

8.º Spring Forming Roll and Fitting Table. Ryerson and Son. Motor drive 3 HP. Por \$ 560.00.

9.º Ferguson Two Filter Sprig Furnace. Ryerson and Son. Por \$ 2.623.00.

10. Machina para fazer molas espiraes a frio. Engel e Biermeyer — Hagen. Com motor electrico e uma colleção completa, de accordo com os typos de molas em uso. Modelo AG II. Por \$ 4.110.00.

11. Prensa de balança, automatica e oscillante, para experimentar molas espiraes ou ellipticas. Engel e Biermeyer-Hagen. Com um motor electrico adaptado. Capacidade para 35 toneladas. Por \$ 4384.00.

Instalação para tubos de caldeira

Um machina pneumática para caldear tubos de caldeira com os mandris para caldear tubos de todas as dimensões. For welding and svedging all sizes of flues and superheater tubes. Draper Improved Pneumatic Flue Welder Combination Three Cylinder e um forno a oleo combustivel com a capacidade para o diametro de todos os tubos (1 1/2" to 5 1/2"), inclusive superaquecedor. Oil Burning Flue Heating Furnace. The Draper Manufacturing Co. Mc. Grah Flue Welding Furnace ou Joseph T. Ryerson & Son. Por \$ 1243.00

Uma machina para limpar tubos de caldeira com a capacidade para limpar os ditos tubos desde 1 1/2" até 6 1/2". Ryerson Improved Universal Flue Cleaning Machine. Standard 1 1/2" to 6 1/2" inch Joseph T. Ryerson & Son Machine, accionada directamente por motor electrico, corrente alternada, 220 volts, 50 cycles, com todos os accessorios (with all attachment and equipment) e ferramentas para o seu immediato funcionamento. Por \$ 1243.00.

Uma machina para cortar e preparar tubos para serem caldeados. Capacity 3/8 to 6". The Matthews Tube cutting Machine, accionada directamente por motor electrico, corrente alternada, 220 volts, 50 cycles (Att attachment and equipment) Joseph Ryerson & Son. Por \$ 620.00.

Uma machina para fazer porcas sextavadas e quadradas e tambem parafusos sextavados e quadrados. Acme 1 1/4 inch Steel Heading and Forging Machine. For bolts and nuts «Standard Sizes». Devem ser fornecidas com a machina as estampas para as porcas e os parafusos acima citados (quadrados e sextavados) para as seguintes dimensões: 1/2", 5/8", 3/4", 7/8", 1", 1 1/8" e 1 1/4", accionada directamente por motor electrico corrente alternada, 220 volts, 50 cycles, com todos os accessorios electricos e ferramentas para o seu immediato funcionamento. The Acme Machinery

Company, Cleveland, Ohio, U. S. A. Por 7500.00.

Uma machina automatica para atarrachar porcas de 1/2" até 1 1/4". Screwing nuts from 1/2" to 1 1/4". B. F. Paist Patent Applied for Edwin Harrington, Son & Co. Imported Philadelphia, Pa, U. S. A., accionada directamente por motor electrico, corrente alternada, 220 volts, 50 cycles; devem acompanhar a machina 12 machos para cada uma das dimensões seguintes: 1/2", 5/8", 3/4", 7/8", 1", 1 1/8" e 1 1/4" e todos os accessorios electricos e ferramentas para o seu immediato funcionamento. Por \$ 4000.00.

Uma machina automatica de esmeril para amolar serras de fita — Automatic Saw for Circular, Frame and Wide Band Saw. Accionada por motor electrico corrente alternada 20 volts, 50 cycles. Devem acompanhar a machina 12 pedras de esmeril, além das que pertencem ao fornecimento e bem assim todos os accessorios e equipamento para o seu assentamento e fornecimento e bem assim todos os accessorios e equipamento para o seu assentamento e funcionamento. — A. Ransone & Comp., Ltd. Por \$ 204-18-7.

Uma machina de esmeril para amolar serras circulares (automatica) e serras de engenho. Saw Sharpenig Machine for Circular and Frame Saws. Accionada por motor electrico corrente alternada 220 volts, 50 cycles. Devem acompanhar a machina 12 pedras de esmeril além das pertencentes ao fornecimento e bem assim todos os accessorios e equipamento para o seu prompto funcionamento e assentamento. — A. Ransone & Comp., Ltd. Por \$ 257-7-7.

A despesa correrá por conta da verba — Melhoramentos das officinas.

O pagamento das contas será feito pelo Banco do Brasil, cobrando o Banco 1 % de commissão.

A entrega será dentro dos vagões da Estrada no Cães do Porto, direitos alfandegarios por conta da Estrada e todas as demais despesas por conta do fornecedor, dentro de um espaço de tempo de 120 dias, a contar da data do registro do contracto no Tribunal de Contas.

A entrega não sendo conforme está marcado, sujeita o contractante a uma multa que, conforme entendimento da administração, poderá ser até o valor da caução do contracto, sendo dado novo prazo, si não preferir a administração a rescisão do contracto, por simples aviso ou notificação, independente de acção ou interpellação judicial, com perda da caução e sem que assista ao contractante direito a reclamação de especie alguma.

No caso de multa fica o contractante obrigado a entregar a respectiva importância na thesouraria, no prazo de 48 horas, a contar da data do recebimento da intimação por escripto, sob pena de rescisão do contracto, nas condições já acima estabelecidas, si não fôr cumprida a intimação.

A concorrência versará apenas sobre o preço, em qualquer moeda, indicado em algarismos e confirmado por extenso, para as machinas pedidas, nas condições acima estabelecidas, cabendo a preferencia de direito ao autor da proposta mais barata, por minima que seja a diferença entre ella e qualquer outra.

Para comparação dos preços servirá o cambio, á vista, que vigorar na vespera do dia indicado para a concorrência.

A Estrada recusará as propostas que

apresentarem preços superiores aos máximos estabelecidos.

As propostas, que devem estar devidamente selladas as primeiras vias, dadas, assignadas, com a indicação das respectivas residencias, não sendo permitidas nas mesmas, rasuras ou emendas, devendo ser escriptas em papel das respectivas casas commerciaes, serão entregues, em tres vias: em involucros fechados, com a declaração, por fóra, do assumpto e do nome do proponente.

Esse involucro deve ser acompanhado de um outro em separado, contendo todos os documentos que possam provar a idoneidade do proponente, comprehendendo-se, entre estes, os recibos de quitação da ultima collecta dos impostos a que estiver sujeito.

Na acta da entrega da proposta o proponente deverá exhibir o recibo da caução de 4:000\$, em dinheiro ou em titulos da divida publica federal, previamente feito na thesouraria desta Estrada, para garantir a assignatura do contracto, caução que reverlerá para os cofres da mesma Estrada, si o proponente preferido recusar-se a assignar o respectivo contracto, dentro do prazo de seis dias, contados da data da entrega do convite que lhe fôr expedido para esse fim.

O fornecedor, para garantia da execução do fornecimento, cautionará na thesouraria desta Estrada a quantia correspondente a 5 % do valor do fornecimento a realizar, em dinheiro ou em titulos da divida publica federal.

O contracto só se tornará effectivo depois de approved definitivamente pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas e registrado pelo Tribunal de Contas.

A questão da idoneidade dos proponentes será julgada e examinada previamente, antes de abertas as propostas.

As propostas, cujos autores não tiverem sido considerados idoneos não serão abertas.

Depois de julgada a idoneidade dos proponentes serão marcados o dia e a hora para abertura e leitura das propostas, que, antes de qualquer decisão, serão publicadas.

Fica reservada á Estrada o direito de aceitar parte de uma proposta e parte de outra, ou outras, conforme a diferença para menos nos preços dos varios artigos a serem fornecidos, assim como de não aceitar nenhuma das propostas apresentadas, ou anular a concorrência, caso assim convenha aos seus interesses.

As propostas não poderão conter sino uma formula de completa submissão a todas as clausulas deste edital e o preço, conforme já ficou estabelecido.

Não se tomarão em consideração quaisquer offerias de vantagens não previstas neste edital, nem as propostas que contiverem apenas o offerecimento de uma redução sobre a proposta mais barata.

No caso de absoluta igualdade entre propostas terá preferencia a que apresentar preço mais vantajoso no desempate.

A Estrada reserva-se o direito de restringir as quantidades pedidas.

Toda e qualquer proposta que não estiver inteiramente de accordo com este edital não será tomada em consideração.

Secretaria da Estrada de Ferro Central do Brasil, 6 de maio de 1922. — O secretario, Diocleciano Candido de Vasconcellos.

Estrada de Ferro Central do Brasil.

CONCURRENCIA PARA O FORNECIMENTO DE 150.000 TONELADAS DE CARVÃO PARA LOCOMOTIVAS, CARDIFF OU AMERICANO, DURANTE O 2º SEMESTRE DE 1922.

Concurrença n. 68.

((Primeira correção do edital de 18 de abril de 1922))

De ordem da directoria, faço publico que ás 13 horas do dia 20 de maio de 1922, na Intendencia da Estrada, na Estação Maritima, serão recebidas propostas para o fornecimento, durante o 2º semestre de 1922, de 150.000 toneladas de 1.016 kilos, de carvão para locomotivas, Cardiff ou americano, extraído recentemente de minas approvadas pelo almirantado inglez como de 1ª classe, no caso de carvão Cardiff, e reconhecidas como de 1ª classe, no caso de carvão americano, sendo a entrega dentro de prazos successivos de 30 dias, a contar da data do registro do contracto no Tribunal de Contas, em porções iguaes, taes que todo o fornecimento esteja completo em 31 de dezembro de 1922.

A concorrência versará apenas sobre o preço em dollars, ouro americano, ou outra qualquer moeda, indicado em algarismos e confirmado por extenso, para a tonelada de 1.016 kilos, cabendo a preferencia, de direito, ao autor da proposta mais barata, por minima que seja a differença entre ella e qualquer outra.

Para os effeitos da comparação dos preços entre o carvão das duas origens será determinado o preço da unidade calorifica de cada um, considerando-se o Cardiff com 8.000 calorías e o americano com 7.500.

Para comparação dos preços em dollars ou outra qualquer moeda e verificação do preço maximo, servirá de base a taxa official, á vista da véspera do dia marcado para a concorrência.

A Estrada não aceitará as propostas cujos preços sejam superiores a \$9,90 dollars, por tonelada de 1.016 kilos do carvão Cardiff e \$8,40 dollars por igual tonelada do carvão americano.

As propostas, que devem estar devidamente selladas as primeiras vias, datadas, assignadas, com a indicação das respectivas residencias, não sendo permitidas nas mesmas rasuras ou emendas, devendo ser escriptas em papel das respectivas casas commerciaes, serão entregues em tres vias, em envolveros fechados, com a declaração, por fora, do assumpto e do nome do proponente.

Esse envolvero deve ser acompanhado de um outro, em separado, contendo todos os documentos que possam provar a idoneidade do proponente, comprehendendo-se entre elles os recibos de quitação da ultima collecta dos impostos a que estiver sujeito.

No acto da entrega da proposta o proponente deverá exhibir o recibo da caução de 15:000\$, em dinheiro ou em titulos da divida publica federal, previamente feita na thesouraria desta estrada, para garantir a assignatura do contracto, caução que reverterá para os cofres da mesma estrada si o proponente preferido recusar-se a assignar o respectivo contracto dentro do prazo de seis dias, contados da data da entrega do convite que for expedido para este fim.

A questão da idoneidade dos proponentes será julgada e examinada previamente, antes de abertas as propostas.

As propostas, cujos autores não tiverem sido considerados idoneos, não serão abertas.

Depois de julgada a idoneidade dos proponentes, serão annunciados o dia e hora para abertura e leitura das propostas que, antes de qualquer decisão, serão publicadas.

A Estrada reserva-se o direito de restringir a quantidade pedida ou de annullar a concorrência, caso assim convenha aos seus interesses.

As propostas não poderão conter sino uma formula de completa submissão a todas as clausulas deste edital e o preço, em dollars, ouro americano, ou outra qualquer moeda, que o proponente offerceer para a tonelada de 1.016 kilos de carvão, entregue dentro dos vagões da Estrada, no Cães do Porto, nas condições indicadas na clausula V.

Não se tomarão em consideração quaesquer offerias de vantagens não previstas neste edital, nem as propostas que contiverem apenas o offercimento de uma redução sobre a proposta mais barata.

No caso de absoluta igualdade entre duas propostas, fica a Estrada com o direito de decidir a quem cabo a preferencia.

Toda e qualquer proposta que não estiver inteiramente de accordo com este edital será rejeitada.

As bases para o contracto são as seguintes:

I

Obriga-se o fornecedor a entregar durante o 2º semestre de 1922, carvão de primeira qualidade, que deverá ter sido extrahido recentemente de minas de primeira classe, satisfazendo as seguintes condições:

Carvão Cardiff:

Agua 2 % no maximo;

Materias volateis combustiveis, 10 a 15 %;

Carbono fixo 75 % no minimo;

Cinzas 6 % no maximo;

Enxofre volatil 1 % no maximo;

Poder calorifico 8.000 calorías, no minimo.

Carvão Americano:

Agua 2 % no maximo;

Materias volateis combustiveis, 10 a 25 %;

Carbono fixo 70 % no minimo;

Cinzas 6 % no maximo;

Enxofre volatil 1 % no maximo;

Poder calorifico 7.500 calorías, no minimo.

As condições, a que o carvão deve satisfazer, serão sempre verificadas no gabinete de ensaios da Estrada.

O carvão de cada carregamento só será despachado si for na sua totalidade para a Estrada e si o fornecedor entregar com o conhecimento e factura consular o attestado, com firma reconhecida, de que o carvão é para a estrada das minas nas condições supra citadas, correndo por conta do respectivo fornecedor quaesquer despesas ou prejuizos causados pela inobservancia destas condições.

II

O carvão que, submettido á analyse e experiencias, não revelar as qualidades especificadas na clausula anterior, será rejeitado e immediatamente substituido pelo fornecedor por outro, da qualidade exigida, de modo que a Estrada não fique desprovida, hypothese em que se supprirá no mercado, correndo por conta do fornecedor a differença do preço além da multa em que incorrer.

III

Si o carvão fornecido tiver menor numero de calorías que as indicadas no contracto, mas for julgado aceitavel pela directoria da Estrada, o preço estabelecido soffrerá uma redução calculada pela formula:

Calorias entregues
Calorias do contracto = preço a ser pago.

IV

O carvão deverá ser entregue em pedaços, não sendo admittido mais de 10 % de um volume inferior a 30 pollegadas cubicas e 30 a 40 % quanto a moinha.

Entende-se por moinha a parte terrosa que passa através de peneiras de 0m.01 de abertura inclinada a 60° em relação ao sólo.

Si as quantidades de carvão miúdo e moinha verificadas em cada expedição forem superiores á estabelecidas, será todo o carvão peneirado por conta do fornecedor, de modo que os volumes dos pedaços inferiores a 30 pollegadas cubicas e os da moinha sejam na proporção estabelecida.

A verificação desta clausula será feita quando a administração entender o pelo modo que julgar conveniente.

V

Todo o carvão será entregue em terra, dentro dos vagões, no Cães do Porto, correndo por conta da Estrada sómente as despesas de alfandega e por conta dos fornecedores todas as demais despesas, inclusive as taxas ordinarias de descarga no Cães do Porto e a descarga dos porões dos navios para dentro dos vagões da Estrada.

As quantidades a entregar dentro dos prazos successivos de 30 dias serão em partes iguaes, em quantidades taes que todo o fornecimento esteja completo em 31 de dezembro de 1922 não se obrigando a Estrada a fornecer vagões para mais de mil toneladas diarias.

A Estrada poderá exigir a entrega de 30.000 toneladas por mez.

VI

Por tonelada de 1.016 kilos, de carvão, entregue no caso da clausula V e feita a verificação das clausulas I IV, pagará a Estrada de Ferro Central do Brasil o preço de...

VII

As contas serão processadas por carregamento de cada vapor, e o pagamento effectuado em moeda nacional, dentro do prazo de noventa dias, no Theouro Nacional ou na thesouraria da Estrada, vigorando para a conversão a taxa official da véspera da requisição do mesmo ministerio ou pela Intendencia da Estrada no caso do pagamento na thesouraria da Estrada.

Nas propostas deverão ser indicadas as reduções de preço que offerceem os proponentes para hypothese em que os pagamentos venham a ser effectuados no Banco do Brasil, mediante requisição da Estrada, oito dias depois de terminada a descarga de cada carregamento, recebido e analysado o carvão.

VIII

A primeira entrega mensal será dentro de trinta dias, contados da data do registro do contracto no Tribunal de Contas.

IX

O fornecedor, para garantia da execução do fornecimento, caucionará no Thesouro Nacional a quantia de oitenta contos de réis, em dinheiro, ou em títulos da dívida pública federal, para effectividade das multas e obrigações em que incorrer, devendo integralizá-la immediatamente todas as vezes que for desfalcada por tal motivo, logo que receba intimação da directoria.

X

Na falta de cumprimento de qualquer das clausulas estipuladas, poderá a directoria da Estrada multar o fornecedor em dois a vinte contos de réis (2:000\$ a 20:000\$) conforme a gravidade da falta.

XI

A falta de fornecimento nos prazos marcados, ou a tentativa de fazer o com artigo de qualidade inferior, dará direito á directoria da Estrada, a annular o fornecimento com perda de caução de que trata a clausula IX, em favor dos cofres publicos.

XII

O presente contracto só se tornará effectivo depois de approved definitivamente pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, e registrado pelo Tribunal de Contas.

Secretaria da Estrada de Ferro Central do Brasil, 1 de maio de 1922. — O secretario, *Diocleciano Candido de Vasconcellos*.

Estrada de Ferro Central do Brasil

CONCURRENCIA PARA O FORNECIMENTO DE OLEOS LUBRIFICANTES, EM 1922. PARA A 4ª DIVISÃO

(Primeira correção do edital de 20 de abril de 1922)

Concurrencia n. 66

De ordem da directoria, faço publico que, ás 13 horas do dia 24 de maio de 1922, na intendencia desta estrada, na estação Maritima, serão recebidas propostas para fornecimento, em 1922, de:

225.000 litros de oleo para machina, litro	\$0.08
300.000 litros de oleo para carro, litro	\$0.07
225.000 litros de oleo para cylindro, litro	\$0.09
35.000 litros de oleo para cylindro superaquecedor, litro	\$0.13

Os preços marcados são os maximos. Os oleos deverão satisfazer as seguintes condições:

Densidade a 15° c., 0,890 a 0,920; Não conter resina, oleo de resina, sais e agua;

Serem neutros; Completamente solúveis na essencia de petroleo, de 0,67 de densidade;

O ponto de fulgôr tomado em vaso fechado (Pensky-Martens) será, no minimo: 180° c. para o oleo de carro e de machina; 280° c. para o oleo de cylindro; 300° c. para o oleo cylindro superaquecedor.

A viscosidade, tomada no viscometro Redwood, deve ser, para 50 c3:

Para o oleo de machina a 50° c. de 100 a 200 segundos;

Para o oleo de carro a 50° c. de 200 a 430 segundos;

A 100 c. de 60 a 100 segundos;

Para o oleo de cylindro a 100 c. de 110 a 180 segundos;

A 150 c. de 45 segundos, no minimo;

Para o oleo cylindro superaquecedor a 100° c. de 150 a 350 segundos;

A 150° c. de 60 segundos, no minimo.

A entrega será dentro de um espaço de tempo de 40 dias, a contar da data do registro do contracto no Tribunal de Contas,

A entrega não sendo no prazo marcado, ou sendo o oleo entregue de qualidade inferior á da amostra apresentada, dará á estrada o direito de comprar, onde lhe aprouver, as quantidades em falta, correndo por conta do contractante a differença de preço para mais e ficando ainda sujeito a uma multa, que, conforme entendimento da administração, poderá ser até o valor da caução do contracto, si não preferir a estrada a rescisão do contracto, por simples aviso ou notificação, independente de acção ou interpeção judicial, com perda da caução, e sem que assista ao contractante direito a reclamação de especie alguma.

No caso de multa e de differença para mais em preço, fica o contractante obrigado á entrega das respectivas importancias na thesouraria, no prazo de 48 horas, a contar da hora do recebimento da intimação por escripto.

Não sendo satisfeita a intimação, serão deduzidas as importancias da caução do contracto, ficando o contractante obrigado a integralizá-la immediatamente, sob pena de rescisão do contracto, nas mesmas condições já acima estabelecidas.

As propostas deverão satisfazer aos seguintes requisitos:

1º, indicar o nome da fabrica fornecedora;

2º, indicar o nome e marca do artigo;

3º, indicar o preço em algarismos e confirmados por extenso, em qualquer moeda, para o litro de oleo.

Para facilitar a numeração das propostas, não convém que sejam encerradas em um mesmo envelope propostas que obriguem a mais de uma numeração.

A taxa das quartolas de oleo é de 35 kilogrammas.

O oleo deverá ser importado directamente para o serviço da estrada e entregue na intendencia, correndo por conta do fornecedor todas as despesas até o local da entrega e por conta da estrada os direitos aduaneiros, devendo vir para isso os conhecimentos de embarque em nome da mesma estrada.

A concurrencia versará apenas sobre o preço, indicado em algarismos e confirmado por extenso, em qualquer moeda, para o litro, cabendo a preferencia, de direito, ao autor da proposta mais barata, por minima que seja a differença entre ella e qualquer outra.

Para comparação dos preços servirá o cambio, á vista, que vigorar na véspera do dia marcado para a concurrencia.

As propostas, que devem estar devidamente selladas as primeiras vias, datadas, assignadas e com indicação das respectivas residencias, não sendo permitido nas mesmas, rasuras ou emendas, devendo ser escriptas em papel das respectivas casas commerciaes, serão entregues, em três vias, em envolveros fechados, com a declaração, por fóra, do assumpto e do nome do proponente.

Este envolvero deve ser acompanhado de um outro, em separado, contendo todos os documentos que possam provar a idoneidade do proponente, comprehendendo-se, entre elles, os recibos de quitação, da ultima collecta dos impostos a que estiver sujeito.

No acto da entrega da proposta o proponente deverá exhibir o recibo da caução de 4:000\$, em dinheiro ou em títulos da dívida pública federal, previamente feito na thesouraria desta Estrada, para garantir a assignatura do contracto, caução que reverterá para os cofres da mesma Estrada, si o proponente preferido recusar-se a assignar o respectivo contracto, dentro do prazo de seis dias, contados da data da entrega do convite que lhe fôr expedido para esse fim.

O fornecedor, para garantia da execução do fornecimento, caucionará na thesouraria desta Estrada a quantia correspondente a 5 % do valor do fornecimento a realizar, em dinheiro ou em títulos da dívida pública federal.

O contracto só se tornará effectivo depois do approved definitivamente pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas e registrado pelo Tribunal de Contas.

Os concorrentes devem apresentar na mesma Intendencia, até á hora da concurrencia, as amostras dos oleos que pretenderem fornecer, afim de serem as mesmas devidamente examinadas.

Essas amostras devem ser de volume minimo de tres litros de cada marca de oleo.

O proponente que entregar quantidade menor ficará sujeito á recusa da proposta, si acaso a quantidade fôr julgada insufficiente para analyse.

A questão da idoneidade dos proponentes será julgada e examinada previamente, antes de abertas as propostas.

As propostas cujos autores não tiverem sido considerados idoneos e as que corresponderem a amostras que não tenham sido julgadas em condições de serem aceitas, não serão abertas, salvo o caso de mais de uma marca de artigo em uma mesma proposta.

Depois do julgada a idoneidade dos proponentes serão marcados o dia e a hora para abertura e leitura das propostas, que, antes de qualquer decisão, serão publicadas.

Fica reservado á Estrada o direito de aceitar parte de uma proposta e parte de outra, ou outras, conforme a differença para menos nos preços dos varios artigos a serem fornecidos, assim como de não aceitar nenhuma das propostas apresentadas, ou annular a concurrencia, caso assim convenha aos seus interesses.

As propostas não poderão conter sino uma formula de completa submissão e todas as clausulas deste edital e o preço conforme já ficou estabelecido.

Não se tomarão em consideração quaisquer offerias de vantagens não previstas neste edital, nem as propostas que contiverem apenas o offerecimento de uma redução sobre a proposta mais barata.

No caso de absoluta igualdade entre propostas terá preferencia a que apresentar preço mais vantajoso no desempate.

A Estrada reserva-se o direito de restringir as quantidades pedidas.

Toda e qualquer proposta que não estiver inteiramente de accordo com este edital não será tomada em consideração.

Secretaria da Estrada de Ferro Central do Brasil, 29 de abril de 1922. — O secretario, *Diocleciano Candido de Vasconcellos*.

Estrada de Ferro Central do Brasil

CONCURRENCIA PARA ELECTRIFICACAO DAS LINHAS COMPREHENSIVAS ENTRE AS ESTACOES CENTRAL E BELÉM E RAMAES INDICADOS.

De ordem da directoria, e de accordo com o art. 54 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, abaixo transcrevo a terceira proposta aberta e lida nesta secretaria, em presença dos interessados, no dia 24 do corrente mez, para electrificação das linhas comprehendidas entre as estações Central e Belém e ramaes indicados.

Secretaria da Estrada de Ferro Central do Brasil, Rio de Janeiro, 25 de abril de 1922. — Diocleciano Vasconcellos, secretario.

Proposta para a electrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Secretaria da Estrada de Ferro Central do Brasil, Rio de Janeiro, 14th March, 1922.

Dear Sir — We beg to submit herewith our offer for the electrification of the Central Railway of Brazil.

In line with Clause VI of the General Conditions of the Invitation to Tender we have divided our proposition in to six sections which comprise respectively the supply and delivery on quay-side, duty unpaid, of:

1. The Overhead Line.
2. The Substation Plant.
3. The Locomotives.
4. The Motor-coaches complet & Electrical Equipment of Trailer Coaches.
5. The Signalling Apparatus.
6. The Metallic Roofing and Tools.

GENERAL CONDITIONS

With reference to the General Conditions we would draw your attention to the following point.

CLAUSE VIII

Our prices include for an office in Rio de Janeiro and the necessary engineers and specialists to supervise the proper erection of all sections.

CLAUSE IX

We are including under each section a programme of deliveries and erection as far as can be forecasted. These times are dependent on suitable facilities being afforded us. We are including for skilled erectors to give assistance and for the putting to work of each section.

CLAUSE XV

We are including under each section the unit prices for each piece of apparatus as far as is possible and we have also given a total price for all the other material, appliances and apparatus required for Erection purposes will be provided locally under Clause XVII.

Our prices are given for material landed on quay at Rio de Janeiro and we are assuming that all material will be landed duty free to us and that there will be no other impost of any kind. Further, we are assuming that all apparatus will be delivered free by the Central Railway to place of erection, and that the Central Railway will make good any loss or damage sustained between the quay at Rio de Janeiro and the place of erection.

CLAUSE XVI

With reference to the method of payment for the materials imported or purchased in Brazil, in the event of your favourably considering our offer, we would suggest leaving this matter over for discussion as we believe we could arrive at an arrangement which would perhaps be more convenient for you.

With regard to the terms and time of payment, we would propose to leave this over for discussion between us if you consider us favourably.

CLAUSE XVII

We have noted your remarks under this clause, and the terms and method of payment are satisfactory to us. In this connection we would of payment are satisfactory to us. In this connection we would refer you to the attached offers for each

section where we have specified certain materials, e. g. concreting materials for the steel poles for the overhead-line, and the materials for the substation buildings as coming under this clause.

Further to the above clauses we would offer the following remarks:

1. We have offered certain sub-contractors for certain sections but we would be prepared to accept any other approved sub-contractors.

2. Our offers are based on the material scheduled in the Invitation to Tender, and would apply pro rata for any reasonable changes in quantity but if substantial alterations are required we should wish to discuss the matter with you.

3. As no mention is made in the General Conditions as to the supply of power for testing purposes prior to the putting of the whole or any part of the Contract into service, we are assuming that this will be supplied free.

4. Our estimates of cost and time of erection are on the assumption that reasonable facilities will be given us e. g. for the locomotives and motor coaches floor space, lifting tackle, etc., will be available.

5. We are assuming that you will provide adequate storage accommodation, or alternatively that we should supply such accommodation the expenses of which would be paid for under Clause XVII.

We trust the above explanations will be satisfactory to you and that our tender will be considered favourably.

We hold ourselves in readiness to give any further information which you may require.

Yours faithfully, — For The English Electric Company, Limited, C. E. Yacubow, Engineer-in-charge, Railway Section.

SECTION V.

FOR THE SUPPLY AND ERECTION OF THE DISTRIBUTING SYSTEM

Distributing system

In accordance with the particulars given in the *Diario Official* dated 28/11/21 and the modifications embodied in subsequent issues dated 24/12/21 and 17/1/22, we have pleasure in submitting our tender hereunder.

We trust that the information contained in this tender and in the accompanying specification and Drawings will be in accordance with your requirements. We shall have great pleasure in giving you any further particulars you may require.

In addition to the total prices we have also given itemised prices so that it will be possible to calculate the cost of any part or any extension of the scheme.

We would point that the prices are based on longitudinal spans as given in your specification and alternatively on somewhat larger spans which we think it will be quite possible to use, with a considerable reduction of price.

Owing to the fact that details of our construction differ to some extent from those assumed in getting out your Schedule of material, we have found it difficult to quote exactly in accordance with this schedule. The material we are offering however, allows for the complete erection of the sections concerned.

A description of the various details is given in our specification and Drawings which are sent under separate cover.

Our tender for the supply and erection of the distributing system is divided into the following main parts.

Item (1)

Main lines from Central Station to Santa Cruz and to Paracambi assuming the longitudinal spans given in your specification.

Item (2)

Alternative to (1) covering same lines with increased longitudinal span on all sections except Central to S. Diogo.

Item (3)

Four main lines between Central and Deodoro, but steel work arranged for all tracks. Longitudinal span as in your specification.

Item (4)

Alternative to (3), covering the same lines, but with span increased as in (2).

Item (5)

Approximate price per ton of steel-work.

Item (6)

Approximate weight of steel-work per kilometre for various numbers of tracks.

Our main prices are based on delivery of the material specified C. I. F. on Quay Rio. We are assuming that all labour, special erection tools, etc., will be covered by clause XVII in your specification. We are giving later an estimate for the cost of labour and concrete.

Copper price adjustment

Our prices are based on a price of electrolytic copper wire bars of £270 per ton. For every £1 per ton rise or fall in this price add or subtract £1.17 4d per km. of single track trolley construction and £1.8. 0d per km. for the 37/13 feeder.

Time for completion

Assuming reasonable facilities, the whole of the work covered by item (1) could be completed well within the four years specified, and item (3) within three years.

Prices

The letters referring to various sections of the line are as given on page 21, 671 of the *Diário Oficial* dated November, 1921.

Item (1)

For the supply of the material as given in our schedule (1) for the distributing system of sections b, g, h, e and j, assuming longitudinal spans of 90 metres on other section.

Price C. I. F. on Quay Rio. £ 318,815.0.0

(Three hundred & eighteen thousand eight hundred & fifteen pounds).

Item (2)

For the supply of the material as given in our schedule (2) for the distributing system of sections b, h, i and j assuming longitudinal spans of 90 metres on section b and an average of 55 metres on other sections.

Price C. I. F. on Quay Rio. £ 303,100.0.0

(Three hundred & three thousand one hundred pounds).

Item (3)

For the supply of material as given in our schedule (3) for the distributing system of four lines between Central station and Deodoro, but with the steel work arranged exactly as for (1) above (span 90 metres and 45 metres).

Price C. I. F. on Quay Rio. £ 125,550.0.0

(One hundred & twentyfive thousand five hundred & fifty pounds).

Item (4)

For the supply of the material as given in schedule (4) for the distributing system of four lines between Central station and Deodoro, but with the steel-work arranged exactly as for (2) above (span 100 metres and 55 metres).

Price C. I. F. on Quay Rio. £ 109,480.0.0

(One hundred & nine thousand four hundred & thirty pounds).

Item (5)

For the steel-work consisting of Poles, Girders and Bracket Arms.

Approximate price per ton delivered C. I. F. on Quay Rio. £ 45.10.0

(Forty-five pounds ten shillings).

Item (6)

Consists of a table giving weight of steel work per kilometre to enable cost of extensions to be worked out. This table is given on a separate page.

Distributing system

Item 6

Approximate weight per kilometre of the steel-work for various numbers of tracks.

No. of tracks	Material	Approx. Weight per kilometre
8	Poles & Girders	105
6	do do	75
4	do do	54.5
2	Poles for Span Wires	19.4
1	Poles & Bracket Arms	11.4

Schedule 1 - Material for Item 1 of Our Tender

Number	Material	Price C. I. F. on Quay Rio
		£ s d
17	30.9 metre span girders & poles	5,305 0 0
360	22 do do	37,500 0 0
241	16.8 do do	22,485 0 0
3,372	Span poles for cross catenary	63,910 0 0
215	Side poles & brackets for single track	4,330 0 0
195	Girders & supports for sectioning	10,185 0 0
136	Pull gears complete	362 10 0
136	Triangular suspensions complete	612 10 0
3,179	Single suspensions	7,345 0 0
1,489	Cross spans for 2 tracks	6,974 0 0
585	Pole guys complete	403 0 0
53,400	Rail bonds	8,450 0 0
3	Cross bonds 8 tracks	16 5 0
30	do 6 tracks	120 0 0
30	do 4 tracks	88 0 0
217	do 2 tracks	360 0 0
3.8	Km. triangular catenary construction	2,976 6 0
258.2	Km. single catenary construction	79,250 0 0
242	Km. 37/13 positive feeder	58,650 0 0
8.3	Km. 37.13 negative feeder on Paramby Branch	2,005 0 0
102	Section insulators	2,476 0 0
200	Feeder switches	3,512 0 0
	Bonds for Earthing of structures	1,430 0 0

Schedule 2 - Material for Item 2 of our Tender

Number	Material	Price C. I. F. on Quay Rio
		£ s d
17	30.9 metre span girders & poles	5,305 0 0
200	22 do do	29,980 0 0
184	17.8 do do	17,185 0 0
2,620	Span poles for cross catenary	57,400 0 0
176	Side poles & brackets for single track	3,542 0 0
195	Girders & supports for sectioning	10,160 0 0
136	Pull gears complete	363 0 0
136	triangular suspensions complete	611 10 0
2,148	Single suspensions	4,968 0 0
1,310	Cross spans for 2 tracks	6,130 0 0
385	Pole guys complete	403 0 0
53,400	Rail bonds	8,450 0 0
3	Cross bonds 8 tracks	16 0 0
30	do 6 tracks	120 5 0
30	do 4 tracks	88 0 0
217	do 2 tracks	360 0 0

8.8 Km. triangular catenary construction.....	2,976	0	0
258.2 Km. single catenary construction.....	79,250	0	0
8.3 Km. 37/13 negative feeder on Paracamby Branch.....	2,005	0	0
242 Km. 37/13 positive feeder.....	68,650	0	0
402 Section insulators.....	2,476	0	0
200 Feeder switches.....	3,552	0	0
Bonds for earthing of structures.....	1,110	0	0

Schedule 3 — Material for item 3 of our tender

Number	Material	Price C. I. F. on Quay Rio	£	s	d
17	30.9 metre span girders & poles.....	5,305	0	0	0
268	22 do do.....	37,500	0	0	0
241	16.8 do do.....	22,485	0	0	0
68	Pull-off gears complete.....	181	0	0	0
68	Triangular suspensions.....	306	0	0	0
2,036	Single suspensions.....	4,700	0	0	0
170	Pole guys.....	114	0	0	0
17,680	Rail bonds.....	2,788	0	0	0
66	Cross bonds for 4 tracks.....	194	0	0	0
4.4	Km. triangular catenary construction.....	1,488	0	0	0
85	Km. single catenary construction.....	25,750	0	0	0
48	Section insulators.....	1,165	0	0	0
96	Feeder switches.....	1,705	0	0	0
88.4	Km. 37/13 positive feeder.....	21,300	0	0	0
	Bonds for earthing structures.....	580	0	0	0

Schedule 4 — Material for item 4 of our tender

Number	Material	Price C. I. N. on Quay Rio	£	s	d
17	30.9 Metre span girders & poles.....	5,305	0	0	0
200	22 do do.....	27,930	0	0	0
134	16.8 do do.....	17,150	0	0	0
68	Pull-off gears complete.....	181	0	0	0
68	Triangular suspension.....	306	0	0	0
1,535	Single suspensions.....	3,545	0	0	0
170	Pole guys.....	114	0	0	0
17,680	Rail bonds.....	2,788	0	0	0
66	Cross bonds for 4 tracks.....	194	0	0	0
4.4	Km. triangular catenary construction.....	1,488	0	0	0
84	Km. single catenary construction.....	25,740	0	0	0
48	Section insulators.....	1,165	0	0	0
96	Feeder switches.....	1,705	0	0	0
83.4	Km. 37/13 positive feeder.....	21,300	0	0	0
	Bonds for earthing structures.....	522	0	0	0

Notes With Regard to Schedules 1, 2, 3 & 4

Triangular Suspensions. Include catenary insulators complete with fittings for girders on double catenary construction.

Single Suspensions. include similar fittings for single catenary construction.

Cross Spans for 2 Tracks. Include span wires, pole fittings and all insulators.

Triangular Catenary Construction includes catenaries, trolley wires, droppers, dropper clips, binding wire for double catenal construction.

Single Catenary Construction includes the same material as above for single catenary construction.

Cost of Erection.

The above prices are for the material as given in Schedules delivered on Quay Rio. In accordance with your request we give below an estimate of the cost of erection.

Labour.

Assuming reasonable facilities for carrying out the work estimate the cost of labour for erection in the various items of our tender as follows:

Item No.	Estimated Cost of Labour.
1.....	£ 107,000
2.....	£ 104,000
3.....	£ 35,800
4.....	£ 34,190

Concrete.

The concrete used would be 6 to 1 Ballast and Portland Cement. The weight required for various types of structures would be approximately as follows, the actual weight, of course, depending largely on the nature of the ground.

Description of Structure	No. of Poles	Weight of Concrete per Structure
30.9 metre Girders.....	2	15 Tons
22.00 metre Girders.....	2	14
16.8 metre Girders.....	2	10
Poles for Span Wires.....	2	6.4
Side Poles for Bracket Arms.....	1	2.3
Anchor Girders 2 tracs Work.....	2	8

Assuming a cost of the material for the concrete delivered on site of £ 1. 3. 0 per ton, the approximate cost for the various items would be as follows.

The items again refer to those in our prices given above.

Item No.	Quantity Required	Estimated Cost.
	Tons	£
1.....	19,270	21,100
2.....	15,250	17,500
3.....	8,710	10,000
4.....	7,190	8,270

Summary

Based on the foregoing we give below the estimated total cost erected on site of the material covered by the various items.

Item No.	Estimated Costs			
	Material	Concrete	Labour	Total
1.....	£ 318,815	£ 21,100	£ 107,000	£ 446,915
2.....	303,100	17,500	103,900	423,500
3.....	125,550	19,000	35,800	171,350
4.....	109,430	8,270	34,100	151,800

C. E. Fairbairn.

For The English Electric Company Ltd.

SECTION 2

FOR THE CONSTRUCTION OF SUB-STATIONS AND THE SUPPLY AND ERECTION OF THE PLANT CONCERNED

Tender for substation equipment

Prices

The prices given in the attached tender are for the material specified delivered on the Quay at Rio and do not include for any buildings, foundations, stonework, or the steel lattice girder work supports for the extra high tension outdoor switchgear.

Erection

We would mention that the prices given below include for the necessary Technical Staff to supervise the erection of same. The actual labour entailed in erection of this Substation plant would be carried out on a basis of cost plus 15 per cent as specified under your clause No. 17. of the General Conditions. We would, however mention that the materials we would be supplying under this section would not include any foundations, brick or stone work or the steel lattice girder work for the extra high tension switchgear, as we presume that these will be supplied by the Railway Company. If, however, the Railway Company would like us to carry out the complete

Contract for buildings including all foundations, brick work and the above mentioned girder work, we shall be pleased to do so on the basis laid down under Clause 17, of your General Conditions.

With further reference to the buildings, we are prepared to erect these under the conditions stated above, but we give in our tender as a guide only, not as an estimate, an approximate price for the buildings of each Substation.

Delivery

We estimate that we could commence delivery of the Substation plant at Rio in 9 months and complete in 14 months from date of receipt of order and full instructions to proceed.

Mangueira Substation

Item	Price delivered on the Quay at Rio
Extra High Tension Outdoor type Switchgear, suitable for a three-phase 50 cycle 80,000 volt circuit and for controlling two incoming feeders and three 1500 kw. motor generator sets	£ 8,088.0.0
3 three-phase 50 cycle 80,000/2,300 volt outdoor type Transformers	£ 6,750.0.0
3 sets of Synchronous Motor Starting Gear	£ 1,884.0.0
3 1,500 k.w. Synchronous Motor Generator Sets	£ 23,334.0.0
3 1,500 volt DC. Generator Panels and control gear	£ 1,598.0.0
3 1,500 volt feeder panels and control gear	£ 3,323.0.0
3 1,500 volt DC. high speed circuit breaker equipments	£ 1,172.0.0
1 two-panel lighting and auxiliary power switchboard	£ 178.0.0
1 220 volt accumulator battery with battery charging set, switchboard and starter	£ 795.0.0
2 25 k.v.a. lighting transformers and two oil switches to control same	£ 299.0.0
1 10-ton hand operated overhead crane	£ 465.0.0
1 portable air compressor, one commutator grinder, one 2,500 gallon oil tank, one oil purifier, one dielectrometer	£ 1,129.0.0
Cables, transformer and switch oil and sundries	£ 3,500.0.0
Total price for substation	£ 52,515.0.0

Deodoro Substation

Item	Price delivered on the Quay at Rio
Extra High Tension Outdoor type Switchgear, suitable for a three-phase 50 cycle 80,000 volt circuit and for controlling two incoming feeders and three 1,500 kw. motor generator sets	£ 8,088.0.0
3 three-phase 50 cycle 80,000/2,300 volt outdoor type Transformers	£ 6,750.0.0
3 sets of Synchronous Motor Starting Gear	£ 1,884.0.0
3 1,500 k.w. Synchronous Motor Generator Sets	£ 23,334.0.0
3 1,500 volt DC. Generator Panels and control gear	£ 1,598.0.0
3 1,500 volt feeder panels and control gear	£ 5,000.0.0
3 1,500 volt DC. high speed circuit breaker equipments	£ 1,172.0.0
1 two-panel lighting and auxiliary power switchboard	£ 178.0.0
1 220 volt accumulator battery with battery charging set, switchboard and starter	£ 795.0.0
2 25 k.v.a. lighting transformers and two oil switches to control same	£ 299.0.0
1 10-ton hand operated overhead crane	£ 465.0.0
1 portable air compressor, and one 2,500 gallon tank	£ 182.0.0
Cables, transformer and switch oil and sundries	£ 3,500.0.0
Total price for substation	£ 53,254.0.0

Item

Extra High Tension Outdoor type Switchgear, suitable for a three-phase 50 cycle 80,000 volt circuit and for controlling two incoming feeders and 2 three-phase 50 cycle 80,000/2,300 volt 1,500 kw. motor generator sets	£ 6,347.0.0
2 sets of Synchronous Motor Starting gear	£ 4,500.0.0
2 1,500 kw. Synchronous Motor Generator Sets	£ 1,255.0.0
2 1,500 volt DC. Generator Panels and control gear	£ 15,556.0.0
2 1,500 volt feeder panels and control gear	£ 1,112.0.0
2 1,500 volt DC. high speed circuit breaker equipments	£ 830.0.0
1 two-panel lighting and auxiliary power switchboard	£ 782.0.0
1 220 volt accumulator battery with battery charging set, switchboard and starter	£ 178.0.0
2 25 k.v.a. lighting transformers and two oil switches to control same	£ 795.0.0
1 10 ton hand operated overhead crane	£ 299.0.0
1 portable air compressor, one commutator grinder, one 2,500 gal. oil tank, one oil purifier, one dielectrometer	£ 465.0.0
Cables, transformer and switch oil and sundries	£ 1,129.0.0
	£ 2,750.0.0

Belem substation

Item

Extra High Tension Outdoor type Switchgear, suitable for a three-phase 50 cycle 80,000 volt circuit and for controlling feeders and one 1,500 kw. motor generator set	£ 5,356.0.0
1 three-phase 50 cycle 80,000/2,300 volt outdoor type transformer	£ 2,250.0.0
1 set of Synchronous Motor Starting Gear	£ 628.0.0
1 1,500 kw. Synchronous Motor Generator Set	£ 7,778.0.0
1 1,500 vol DC. Generator Panel and control gear	£ 515.0.0
1 1,500 volt feeder panel and control gear	£ 416.0.0
1 1,500 volt DC. high speed circuit breaker equipment	£ 391.0.0
1 two-panel lighting and auxiliary power switchboard	£ 178.0.0
1 220 volt accumulator battery with battery charging set, switchboard and starter	£ 795.0.0
2 25 k.v.a. lighting transformers and two oil switches to control same	£ 299.0.0
1 10 ton hand operated overhead crane	£ 465.0.0
1 portable air compressor and one 2,500 gallon oil tank	£ 162.0.0
Cables, transformer and switch oil and sundries	£ 2,000.0.0
Total priced for substation	£ 21,253.0.0

Total prices of spares as recommended, Price delivered on the Quay at Rio

Item

E. H. T. Switchgear	£ 1,496.0.0
Transformers	£ 2,250.0.0
Motor Generator Sets	£ 5,421.0.0
D. C. Switchgear	£ 995.0.0
Auxiliary Plant	£ 450.0.0
Total	£ 10,612.0.0

Section II — Prices of spares

Item	Price delivered on the Quay at Rio
80,000 volt switchgear:	
1 triple Pole Oil Switch and control gear complete	£ 860.0.0
1 isolating Switch	£ 17.10.0

1 complete set of single-pole lightning ar- rester gear	£ 121. 0.0
1 choke coil	£ 53. 10.0
1 insulator	£ 20. 0.0

Main transformers:

1 complete transformer	£ 2,250. 0.0
------------------------------	--------------

Synchronous motor generator sets:

Generators:

1 spare generator armature	£ 1,050. 0.0
1 complete set of armature coils and banding material	£ 200. 0.0
1 spare armature for generator exciter	£ 47. 0.0
1 set of armature coils and banding material for generator exciter	£ 20. 0.0
1 set or spare generator field coils, compri- sing one shunt coil, one series coil, one compound coil	£ 70. 0.0
1 field coil for generator exciter	£ 11. 0.0

Motors:

1 complete rotor for synchronous motor	£ 1,450. 0.0
--	--------------

Prices of Spares (Contd):

1 set of stator windings for synchronous motor	£ 450. 0.0
1 armature for motor exciter	£ 121. 0.0
1 set of winding material for motor exciter armature	£ 53. 0.0
1 field coil for motor exciter	£ 17. 0.0

For the set:

1 complete set of carbon brushes for each machine per set	£ 32. 0.0
1 complete set of bearing bushes for each machine per set	£ 92. 0.0

Starting panels for motor generator sets:

1 oil switch	£ 55. 0.0
1 current transformer	£ 5. 5.0
1 watt-hourmeter	£ 22. 5.0
1 potential transformer and fuses	£ 22. 5.0

D. C. Switchgear:

Generator circuit:

1 circuit breaker	£ 416. 0.0
1 ammeter	£ 9. 10.0
1 isolating switch	£ 21. 5.0
1 watt-hourmeter	£ 42. 0.0
1 insulator	£ -16. 0

Feeder circuits:

1 ammeter	£ 9. 10.0
1 circuit breaker	£ 416. 0.0
1 isolating switch	£ 21. 5.0
1 watt-hourmeter	£ 42. 0.0
1 choke coil	£ 21. 5.0
1 horn gap lightning arrester	£ 5. 5.0
1 insulator	£ -16. 0

Summary of prices for the four substations

Manguieira substation	£ 52,515.0.0
Deodoro substation	£ 53,245.0.0
Belém substation	£ 25,998.0.0
St. Cruz substation	£ 21,253.0.0

	£ 163,011.0.0
Total price for spares as recommended	£ 10,612.0.0

Approximate prices of buildings as
guide only:

Manguieira substation	£ 5,480.0.0
Deodoro substation	£ 5,480.0.0
Belém substation	£ 4,520.0.0
St. Cruz substation	£ 3,560.0.0
Grand total	£ 192,663.0.0

SECTION 3.

FOR THE SUPPLY, ERECTION AND PUTTING INTO SERVICE OF
ELECTRIC LOCOMOTIVES ON YOUR LINES

Electric locomotives

In reply to your invitation to tender for the Locomo-
tives for the lines to be electrified between Central and Belém
Stations in the *Diário Oficial* dated 28/11/21 and amended
24/12/21 and 17/1/22, we have pleasure in submitting here-
with our Tender as follows:

22 (twentytwo) Electric Locomotives suitable for passen-
ger or freight work, in accordance with the accom-
panying Specification, delivered C. I. F. on quay
Rio de Janeiro,

Price £ 14,190-0-0 Esch.
Nett.

(Fourteen thousand, four hund-
red & Ninety pounds).

Price — for the 22 locomotives.. £ 318,800-0-0 Nett.

(Three hundred & eighteen thousand, eight hundred
pounds.)

This Tender is made subject to the conditions and re-
marks contained in our covering letter and to the attached
technical Specification.

Delivery

We can offer delivery of the Locomotives at the Port
of Rio de Janeiro according to the following schedule:

First Locomotive	10 months
Second Locomotive	11 months
& subsequently	
3rd to 12th Locomotives	2 per month.
13th to 22nd Locomotives	3 per month.

The delivery period to commence from the date of re-
ceipt of your order and settlement of all details.

Erection

We understand that from the Port of Rio de Janeiro
you will arrange for the delivery of the material free of
charge to a suitable site for erection. Our Tender price in-
cludes for the cost of supervision of erection and testing,
but not for the rough labour required. In regard to this, we
give you the approximate cost of £ 300 (three hundred
pounds) per Locomotive.

In regard to erection, we assume that you will provide
suitable and adequate accommodation in which the Loco-
motives can be erected, and that we shall have the use free
of charge of lifting tackle in your shops, also that all current
for power and lighting and for tests will be provided by you
free of charge.

Spare parts

To ensure continuous working a certain number of spare
parts of the electrical equipment will have to be kept on
site, and we attach to the Specification a Schedule of Spares
for the electrical and brake equipment which we consider
should be kept on hand for a service involving 22 Locomo-
tives. The price for the material comprised in this list, packed
suitably for Export and delivered C. I. F. Rio de Janeiro,
is £ 5,570-0-0 (five thousand, five hundred & seventy pounds).

Specification & drawings

For a full description of our offer we would refer you
to the Specification contained in a separate folder which
we are submitting with this Tender.

Also under separate cover we enclose all blue-prints (in
triplicate) which are referred to in the Specification.

We trust that you will find the Specification and draw-
ings complete for your purpose, and we shall be happy to
supplement them with any further information which you
may require.

Summary of prices

	£	s	d
22 Electric Locomotives.....	318,000	0	0
Estimated cost of Erection.....	6,600	0	0
Spare Parts.....	5,570	0	0
Estimated total.....	£ 330,170	0	0

For The English Electric Company, Limited. — C. E. Fairburn.

SECTION 4

FOR THE SUPPLY AND ERECTION OF MOTOR COACHES COMPLETE AND OF ELECTRICAL EQUIPMENTS FOR TRAILER COACHES

Motor coaches complete and electrical equipments for trailer coaches

With reference to the above and your invitation to tender in the *Diario Official* dated 28/11/21 and amended 24/12/21 and 17/1/22, we have pleasure in quoting you as follows in accordance with the terms of your specification:

140 (one hundred and forty) 1st Class Steel Motor Coaches, with elliptical roofs, complete with motors, electrical equipments, brakes and lighting, all in accordance with the specification attached.

Price — delivered at quay, Rio de Janeiro, and including supervision of erection on site:

Each (seven thousand, four hundred and thirteen pounds) £ 7,413.0.0

Sum for 140 (one million and thirty seven thousand, eight hundred and twenty pounds) £ 1,037,820.0.0

8 (eight) 2nd Class Steel Motor Coaches, with elliptical roofs, complete with motors, electrical equipment, brakes and lighting, all in accordance with the specification attached.

Price — delivered at quay, Rio de Janeiro, and including supervision of erection on site:

Each (seven thousand, two hundred and fortythree pounds) £ 7,243.0.0

Sum for 8 (fifty seven thousand, nine hundred and forty four pounds) £ 57,944.0.0

192 (one hundred and ninetytwo) Sets of Electrical Equipment for Trailer Coaches, in accordance with the detailed Schedule given in our specification.

Price — delivered at quay, Rio de Janeiro, and including supervision of erection on site:

Each (one hundred pounds) £ 100.0.0

Sum for 192 (nineteen thousand, two hundred pounds) £ 19,200.0.0

If only 110 1st-Class Motor Coaches and 8 2nd-Class Motor Coaches are required, together with 158 Trailer Coach Electrical Equipments, our total prices will be reduced pro rata.

Extras for clerstory (instead of elliptical roof) for 1st and 2nd Class Steel Motor Coaches, in accordance with the General Arrangement shown on Drawing n. 2.421.

Extra price each (one hundred and fortyfive pounds) £ 145.0.0

Extra price, sum, for 148 coaches (twentyone thousand, four hundred, and sixty pounds) £ 21,460.0.0

Extra for Wooden Bodies with clerestory roof, in accordance with the specification attached.

1st-Class Motor Coaches.

Extra price each (six hundred & fortytwo pounds) £ 642.0.0

Nett.

Extra price, sum, for 140 coaches (eightynine thousand, eight hundred and eight pounds) £ 89,880.0.0

2nd, Class Motor Coaches.

Extra price each (two hundred & fiftytwo pounds) £ 252.0.0

Extra price, sum, for 8 coaches (two thousand & sixteen pounds) £ 2,016.0.0

Extra for A. M. M. Automatic Brake Equipment with Straight Air Feature on Motor Coaches, in accordance with detailed Schedule given in our Specification.

Extra price each (sixtyfour pounds) £ 51.0.0

Extra price, sum, for 148 Coaches (nine thousand, four hundred and seventwo pounds) £ 9,472.0.0

Extra for Equipping Trailer Coaches with Driving Equipment at one end.

Extra price each (fifty seven pounds) £ 57.0.0

Extra: Spare Parts in accordance with Schedule attached to the Specification.

Extra price, sum (eight thousand, three hundred and twentynine pounds) £ 8,329.0.0

Delivery

With regard to this, we estimate that we could deliver the first 4 Motor Coaches and Equipments at Rio de Janeiro in 6 (six) months from receipt of order and settlement of all details, and subsequent Coaches and Equipments at the rate of 4 per month.

Erection

The above prices include for skilled supervision of erection and of the necessary train tests on site. They do not include for the supply of power nor for the skilled or unskilled labour required for erection, which would be provided in accordance with the terms of Clause XVII. of your General Conditions.

In order to enable you to estimate the cost of this labour we give you the following information, which is based on the assumption that adequate floor space and lifting appliances will be available.

With regard to the mechanical parts of a steel motor coach, we estimate that with men equal skill our own, it would take 1,440 man hours to erect, which would cost about £ 144 (one hundred and fortyfour pounds) in this country. The corresponding cost for a wood motor coach would be £ 93 (ninetythree pounds).

With regard to the erection of the Electrical Equipment on a motor coach, we estimate on the same basis that 1,000 man hours would be required, which would cost about £ 100 (one hundred pounds) in this country. The corresponding cost for erection of the Electrical Equipment in a trailer coach would be £ 7 (seven pounds).

Summary of prices

We give you the following summary of the prices stated above.

	Total Price	Unit Price
£	£	
140—Steel Motor Coaches, with elliptical roofs..... 1st Class	1,037,820	7,413
8—Steel Motor Coaches, with elliptical roofs..... 2nd	57,944	7,243
192—Trailer Coach Electrical Equipments.....	19,200	107
Total—(exclusive of labour for erection).....	1,114,964	
Estimated cost of erection on site:		
148 Motor Coaches.....	36,112	244
192 Trailer Coach Equipments.....	1,344	7
Estimated total cost.....	1,152,420	

110—Steel Motor Coaches, with elliptical roofs:.....	1st Class	815,430	7,413
8—Steel Motor Coaches, with elliptical roofs:.....	2nd	57,944	7,243
158—Trailer Coach Electrical Equipments....		15,000	190
Total—(exclusive of labour for erection).....		888,374	
Estimated cost of erection on site:			
118 Motor Coaches.....		27,500	
158 Trailer Coach Equipments.....		1,100	
Estimated total cost.....		919,072	

The above figures can be readily modified so as to include the various extras if required.

Specifications drawings, etc.

We send under separate cover the following specifications and descriptive matter, with the drawings therein referred to:

General Considerations.
Specification of Bogies, Underframe & Steel Bodies.
Specification of Wooden Bodies.
Air Brakes, Schedule of Apparatus comprised in.
Air Brakes — Descriptive matter.
Train Performance.
Schedule of Electrical Equipment.
Specification of Motor & Control Equipment.
Weights.
List of Drawings.
Shipping Specification.
Schedule of Spare Parts.

General

With regard to the above mentioned descriptive matter, we hope that this will give you all the information required; otherwise we shall be happy to supply any additional information or explanations.

SECTION 5

FOR THE SUPPLY AND INSTALLATION OF THE RAILWAY SIGNALLING EQUIPMENT CALLED FOR IN THIS SECTION

Supply and installation of Railway Signalling Equipment

In connection with your Specifications dealing with this section, we attach with this tender the following enclosures:

- Cover enclosing complete drawings and plans of the proposals put forward.
- A full and illustrated investigation of the proposals put forward.
- An envelope containing general technical descriptions of similar installations carried out for other railways.

Division of prices

In conformity with your desire we are giving you separate prices for the two sections involved, namely:

- «Lauro Müller and Deodoro»
- «Queimados and Belem».

We are also attaching herewith a schedule list of prices for the separate units of which this installation will be built up, and should you find that you require for any purpose further details of these unit prices, we shall be pleased to supply the same.

We therefore have pleasure in tendering our prices as follows:

For the supply and delivery C. I. F. on Quay Rio of all the materials required for the section Lauro Müller and Deodoro, and including technical supervision of erection..... £ 194,350.0.0
(One hundred and ninety four thousand, three hundred and fifty pounds).

For the supply and delivery C. I. F. on Quay Rio of all the materials required for the section Queimados and Belem, and including technical supervision of erection.... £ 47,400.0.0
(Forty seven thousand, four hundred pounds).

Erection

We would mention that the prices given above are for delivery C. I. F. Quay Rio, and they include for the necessary Technical Staff to supervise the erection of these materials. The actual labour entailed in the erection of these materials would be carried out on the basis of cost plus 15 % as stipulated under your Clause 17 of the General Conditions.

Estimated cost of erection.

For the erection of the complete signalling installations our estimated costs would be as follows:

For the Section Lauro Müller and Deodoro.... £ 20,000.0.0
(Twenty thousand pounds).
For the Section Queimados and Belem..... £ 5,000.0.0
(Five thousand pounds).

Inspection cars

We estimate that you would require for general inspection and maintenance on the above sections three petrol driven trolleys and we have therefore included for the same in our prices.

Schedule of United Prices for Material referred to in ...

Description	Per	Rate
	£	s. d.
A. C. Trach Circuits complete with:		
1. Impedance Bonds.		
Track Service Set comprising Transformer, Fuses and Thermal Regulator complete in Cast Iron Case, Track Relay in Cast Iron Case, etc.....	each	134. 8.0.
2. A. C. Track Circuit Line Relays Vane Type, with 2 front and 2 back contacts.....	each	11.12.6
3. Signal Line Relays, Vane Type, (for 90° control) with 2 front and 2 back contacts.....	each	11.12.6
4. Cast Iron Relay Cases.....	each	2.12.6
5. Relay Transformer Sets with Transformer and Terminal Board complete in Cast Iron Case....	each	8. 9.6.
6. Three-position Long Range Colour Light Signals with lenses, transformers and terminal boards, lamp holders and lamps.....	each	53.10.0
7. Two-position Short Range Colour Light Signal with lenses, lamp holders and lamps.....	each	11.15.0.
8. Sets of Signal Fixings for Colour Light Signals with Wrought Iron Tubular Posts, 10 ft. long.....	each	6.12.0
9. Two-way Route Indicators, Lamp Type, with Lamp Holders and Lamps.....	each	37. 6.0.
10. Three-way Route Indicator Lamp Type, with Lamp Holders and Lamps.....	each	56. 5.0
11. Four-way ditto, ditto.....	each	74.10.0
12. Signal Marker Lights with Red Roundels.....	each	2. 2.0.
13. Signal Lanterns with lense, lamp holder and lamp.....	each	3. 1.0.
14. Train Stop Sets comprising:		
Train Stop Machines, 100-r, 50 cycles, and Ground Corrections.....	each	83.17.7
15. Switch Lock complete with Time Release.....	each	90. 0.0.
16. Sets of Fibre Insulations for Rail Joints.....	set	16
17. Interlocking Frame.....	working lever	65. 0.0.
18. Illuminated Diagram for Cabin.....	illumination	3. 4.0.
19. Trip Valve Sets for locomotives, Motor Cars and Trailers.....	set	14.19.9
Total.....		£ 61,000.0.0

Summary of Prices

Section Lauro Muller and Deodoro.....	£ 194,350.0.0.
Section Queimados and Belém.....	47,400.0.0.
Total.....	£ 241,750.0.0.

(Two hundred and forty one thousand seven hundred and fifty pounds).

Total for Unit Prices..... £ 671.0.0.

(Six hundred and seventy one pounds).

SECTION 6

FOR THE SUPPLY AND INSTALLATION OF METALLIC ROOFING AND FOR THE SUPPLY AND INSTALLATION OF THE NECESSARY MACHINE AND TOOLS FOR YOUR ROLLING STOCK SHEDS

Metallic roofing and machine tools

In connection with the Metallic Roofing material called for in the Section, we would state that the following tender only includes for the material shown on your Official Design n. 7 which is the only design submitted to us with your Enquiry and Specifications.

Should there be any modification of these designs, or any additional designs, we shall be pleased to supply the necessary material, and erect the same at terms that may be agreed between us.

In regard to the necessary machine tools for the service of your Rolling Stock Sheds, we are including a Schedule of these with separate prices for each item, and we shall be pleased to modify this Schedule to suit your requirements.

Erection

We would mention that the prices given below are for delivery on quay at Rio and they also include for the necessary Technical Staff to supervise the erection of same. The actual labour entailed in the erection of these materials would be carried out on the basis of cost plus 15 % as specified under your Clause n. 17 of the General Conditions.

We would however, mention that the materials we would be supplying under this Section would not include any foundations, brick or stonework, as we assume that these would be supplied by the Railway Company. If however, the Railway Company would like us to carry out the complete contract for these buildings, including all foundation or brickwork etc., we shall be pleased to do so on the basis laid down in Clause 17 of your General Conditions.

In accordance with the above remarks we therefore, tender as follows:

Central Station

Length-centres of and columns, 513'0".
Width-centres of supports, 210'0" to 271'0".
Height to eaves, 21'9 1/2".
Roof divided into three spans.

One side supported by wall and the other on 72 cast iron columns.

Ventilator on each span glazed full length, and the remainder of roof covered with 22 gauge galvd. corr. sheeting.
No side or end covering.

Suburban Station

Platform Cover — 38'0" wide x 111'6 1/2" of cantilevered trusses each supported on two steel columns.

All generally as shown on our drawings nos. 9,503 and 9,504 enclosed.

Price — for Central Station Roofing delivered on Quay at Rio and including for the necessary Technical supervision for erection (Twenty three thousand nine hundred and ninety pounds) £ 23,990.0.0.

Price — for Suburban Station Roofing delivered on Quay at Rio and including for the necessary Technical supervision for erection (Five hundred and forty pounds) £ 540.0.0.

The material included in the above prices is as follows:

Central Station — Rivetted Steelwork

- 72 Roof Trusses.
- Purling under glazing and sheeting.
- Astragals on Ventilator.
- Gutters of 1/2" stamped steel for eaves and valley.
- Wind bracing.
- Longitudinal joists supporting gutters.
- Foundation bolts.
- Rain water pipes of 5" and 6" diam. cast iron, with the necessary drops, shoes and bends.
- Roof covering of 1/4" rough cast glass for glazing on Ventilators.
- Skew Timbers.
- Galvd. skew sheeting of 18 gauge.
- 4 lbs. lead ridding and ridding timber.
- 16 Gauge galvd. louveres.
- 22 Gauge galvd. louveres.
- 72 Cast Iron Columns.

Suburban Station — Rivetted Steelwork

- Roof Trusses.
- Longitudinal Frames.
- Columns.
- Roof covering of 22 gauge galvd. sheeting and 18 gauge ridding.

All the steelwork would be painted one coat before despatch.

SCHEDULE OF PRICES OF THE NECESSARY MACHINES AND TOOLS FOR THE SERVICE OF YOUR ROLLING STOCK MACHINES

Items

1. 1 Lathe 18 1/4" centres to admit up to 90" between crs gap bed to swing up to 55" dia. for axle turning, commutator turning and boring and similar work. To be complete with face plates up to 54" dia. and 4 jaw chuck to take up to 30" dia. Pump, countershaft, fast and loose pulleys, main shaft pulley, 15 3/4" dia. 12" face. Price — Delivered on Quay at Rio and including for the necessary cost of supervision for erection (One thousand one hundred and seventy four pounds) £ 1,174.0.0.
2. 1 Lathe 8 1/2" centres to admit up to 66" between crs gap bed to swing 30 1/2" dia. for all small work. To be complete with face plates up to 29" diameter and 3 jaw chucks Coventry type 9" x 15". Pump countershaft, fast and loose pulleys, main shaft pulley 7 3/4" dia. x 8" face. Price — Delivered on Quay at Rio and including for the necessary cost of supervision for erection (Five hundred and sixty eight pounds) £ 568.0.0.
3. 1 Wheel and Axle Lathe to take up 4" dia. wheels on axles 8'0" long for returning worn wheels. Boring tyres and turning wheel centres. Complete with 4 tool rests 2 front, 2 back, 4 jaw chuck, 1 30 H.P. Variable speed motor for wheel lathe, 1 Control Panel for Motor. Price — Delivered on Quay at Rio and including for the necessary cost of supervision for erection (Two thousand five hundred and fifty seven pounds) £ 2,557.0.0.
4. 1 Radial Drilling Machine 6 ft. max. radius spindle flat baseplate. Max. rpm 400. Max. len. spindle nose 6'4". Min. rpm 8. Min. len. spindle nose 3'3". Cast Iron Box Table for 2'3" deep. Main Shaft Pulley 31 1/4" dia. x 11". Price — Delivered on Quay at Rio and including for the necessary cost of supervision for erection (One thousand two hundred and ninety nine pounds) £ 1,299.0.0.

5. 1 Vertical Drilling Machine to drill up to 4 1/2 dia. in cast iron 1 1/4" dia. in mild steel to a depth 9". Max. revs. spindle 1,440 per min. Min. revs. spindle 126 per min. Pump Vice Chuck. Main Shaft Pulley 24" dia. X 2". Price—Delivered on Quay at Rio and including for the necessary cost of supervision for erection. (Two hundred and thirty two pounds) £ 232.0.0
6. (a) 1 Horizontal Constant Speed Type Universal Milling Machine Feed 25" longitudinal X 8 1/2 cross 18 1/2 greatest distance complete with Universal Dividing head and tail stocks, pump &c. Main Shaft Pulley 27" X 4". Price—Delivered on Quay at Rio and including for the necessary cost of supervision for erection. (Six hundred and seventy six pounds)... £ 676.0.0
- (b) Vertical spindle Milling Attachment for Milling Machine. Price—Delivered on Quay at Rio and including for the necessary cost of supervision for erection. (Forty pounds)..... £ 40.0.0
- Item —
7. 1 Shearing Machine Traverse Head Single Head type, 14" max. stroke 2'6" traverse of head. Main shaft pulley 24" X 3 3/4". Price—Delivered on Quay at Rio and including for the necessary cost of supervision for erection. (Three hundred and eighty nine pounds) £ 389.0.0
8. 1 80 ton Hydraulic Wheel Press to be suitable for both loco. wheels and commutators. (Including hand pump). Price—Delivered on Quay at Rio and including for the necessary cost of supervision for erection. (Seven hundred and four pounds) £ 791.0.0
9. 1 Power Hack Saw to take up to 8" dia. bar. Main Shaft Pulley 9" X 5". Price—Delivered on Quay at Rio and including for the necessary cost of supervision for erection. (Seventy six pounds) £ 76.0.0
10. 1 Acetylene welding and Cutting Outfit about 50 cu. ft. capacity complete with one cutting blowpipe and 2 sets of nozzles. 1 Welding blowpipe with interchangeable heads to weld from 1/32" to 1". Oxygen Regulator for welding and cutting 30 ft. oxygen tubing. 30 ft. Acetylene Tubing, 4 Tube Clamps, 2 Oxygen Cylinder Keys, 2 Pairs Blue Tinted Goggles. Price—Delivered on Quay at Rio and including for the necessary cost of supervision for erection. (Sixty seven pounds) £ 67.0.0
11. 1 Right Power Hatch Saw to cut up to about 2" diameter. Price—Delivered on Quay at Rio and including for the necessary cost of supervision for erection. (Eighteen pounds) £ 18.0.0
12. 1 Commutator Grinder. Price—Delivered on Quay at Rio and including for the necessary cost of supervision for erection. (One hundred and twenty one pounds) £ 121.0.0

Estimated cost of erection

In view of the uncertainty as to the design or quantity of the reef material called for in this section, and also the quantity or class of the machine tools required, it is difficult to give you an estimated price for the erection of same, but we would state that this erection would be carried out in the best manner possible, and would probably cost about 15 % of the total cost of the material required for these buildings.

Summary of prices

- Price — For Central Station Roofing as shown on Drawings Nos. 9.503 and 9.504. (Twenty three thousand nine hundred and ninety pounds) £ 23,990.0.0
- Price — For Suburban Station Roofing as shown on Drawings Nos. 9.503 and 9.504. (Five hundred and forty pounds) £ 549.0.0
- Price — For necessary Machine Tools for the service of your Rolling Stock Sheds. (Eight thousand and eleven pounds). £ 8,011.0.0

Total price. (Thirty two thousand and five hundred and forty pounds). £ 232,510.0.0

O sello foi pago nos originaes.

Londres, 15 de março de 1922 — *H. Rupert Linn*, servindo de delegado.

CENTRAL RAILWAY BRAZIL — DISTRIBUTING SYSTEM & CONTACT LINES — SPECIFICATION

GENERAL CONSIDERATIONS

The material covered by the following Specification is generally in accordance with the particulars given in the *Diario Official* dated 27th november 1921 and embodies the modifications given in further issues dated december 1921 and january 1922. That is to say, the following lines have been considered:

	Length Km.	Number of tracks	Km. of Sin- gle track
(b) Central — S. Diogo.....	1.1	8	8.8
(c) S. Diogo — Engenho de Dentro	10.07	4	40.28
(h) Engenho de Dentro — Deodoro	10.93	4	65.58
(i) Deodoro — Belém.....	39.468	2	78.936
Deodoro — S. Cruz.....	32.544	2	65.088
(j) Belém — Paracambi.....	8.306	1	8.306
			266.990

The total length of single track may thus be taken as 267 km.

In our tender we have itemised our prices in such a way that the cost of electrifying the sections designated in your Specifications A, C, D, E, F, K and L may be calculated from the unit prices given.

TYPE OF CONSTRUCTION

For the section consisting of eight tracks between Central Station and S. Diogo double catenary construction is proposed. For all other sections we would propose to use the "stewed catenary". This method of construction has been used to a considerable extent and may be described briefly as follows:

The insulators for the catenary wire are placed alternately to the left and right of the centre of the track. The catenary thus crosses from side to side of the track during every span. It is clear that the trolley wires will also cross from side to side of the track, but to a less extent than the catenary. The path of the trolley wire will be, in fact, practically a Sine curve.

The details of the construction will be given later, but we would mention here some of its advantages.

It is necessary to stagger the trolley wire in order to prevent the wearing of the pantograph collector strip at one point. This object is attained in the case of the stewed catenary in the simplest possible manner and without the employment of pull-offs. Again, while the system is very flexible in a vertical direction, it is rigid laterally and so cannot swing or get of the end of the collecting bow. The lateral rigidity also prevents the wire from sticking in any slight groove in the collector until considerable force jerks it out.

Again, the catenary insulators, through being placed away from the track, are clear of the direct blast from the funnels of any steam locomotives which may be run over the track and consequently do not get dirty.

We would also point out that no tensioning device for the trolley wire is required in this type of construction.

LENGTH OF SPAN

You will notice that we have given two schedules of prices based on different lengths of longitudinal spans.

One schedule is in accordance with your Specification of 90 metre spans for section (b) (the eight traffic lines between Central Station and S. Diogo) and 45 metres for all other spans.

The other schedule is based on 90 metres for Section (b) but an average of 55 metres for the other spans with a maximum of 61 metres. We feel sure, from a study of the various plans of the line that it will be possible to use this increase span. If there are no unforeseen circumstances which make this impossible, you will see that a very considerable saving can be effected thereby.

SUPPORTING STRUCTURES

The poles, girders and cross-span construction adopted for supporting the overhead line are generally in accordance with your Specification and as described in detail later.

SECTIONING & ANCHORING OF LINES

In general, we would say that we have allowed for the anchoring of the catenary and corresponding feeder at certain intervals and have provided section insulators for the contact wires at these points. For normal working, these sections will be bridged and all parallel contact lines and feeders will be connected in parallel. In the event of a possible break down on any section, however, it will be possible by means of switch to isolate the feeder, catenary and trolley wire of that section and so enable a repair to be carried out without interfering with other lines or other sections of the damaged line. We are proposing to make a section point at the sub-stations and to feed the two sides separately through switches in the sub-station.

INSULATION

With the exception of the negative feeder on the Belém Paracambi Branch, double insulation is used throughout the system. We would also draw your attention to the great strength both electrical and mechanical of the insulation of the overhead line. The reliability of the whole supply system depends so largely on the insulation that we think its importance cannot be over estimated.

Further particulars of the construction, and a detailed description of the material included, is given later.

DETAILED SPECIFICATION

(1) STEEL WORK

All the material will be in accordance with the appropriate British Standard Specification and the factor of safety will be 5 or over.

All steel work will be painted before shipment with one coat of oil colour.

Poles. A general view of the type proposed for supporting the girders is shown on Drawing No. G. 64 sent under separate cover. The support for the single line on the Paracambi section is also shown on this Drawing.

The pole used for the cross-span construction is shown on Drawing No. G. 65.

Girders. The general arrangement for a 6 track girder is shown on Drawing No. G. 61. Other girders will be of similar construction. Details of a typical girder are given on Drawing D. 3.

We would mention here that we have assumed that all steel work will be rivetted up as far as transport conditions will allow. This reduces very considerably the work of erection on site.

(2) CATENARY CONSTRUCTION

The catenary wire is designed for a factor of safety of 7 throughout.

(a) Double Catenary on Section Central - S. Diogo

As stated previously, the distance between girders over this S. line section is 90 metres. We have put forward double catenary in this case in order to be able to use the same steel wire. The use of single catenary on this section would necessitate either much higher and more expensive poles or the use of a larger catenary cable stressed up to a point which would make erection considerably more difficult.

Each catenary will consist of a 7/9 galvanised, high tensile steel cable having a breaking stress of 45 tons per square inch.

The clips and droppers are similar to those described later in the case of the single catenary.

Contact Line. In accordance with your Specification this will consist of two 4/0 (107 sq. mm) hard drawn grooved copper wires, the material being in accordance with a Specification given later.

Pull-Offs. The type of pull-off used in connection with the double catenary construction is shown in Drawing No. C. 46.

(b) SINGLE «SLEWED CATENARY» ON ALL SECTION EXCEPT CENTRAL - S. DIOGO

The catenary consists of a single 7/9 steel cable similar to that used for the double catenary. The galvanised steel droppers are secured to the catenary by means of galvanised pressed steel dips as shown on Drawing No. G. 56. The dropper wire is provided with an adjusting device to facilitate erection and a loop is formed on its lower end to carry the double trolley wire clip. The construction of this clip is best understood by reference to the above mentioned drawing. It will be seen that the clip itself is of hard drawn brass and is attached to the dropper wire loop means of a galvanised malleable iron link. The adjacent surfaces of the clip and the link are provided with castellations to enable the running surface of the trolley wires to be made horizontal in spite of the obliquity of the dropper wire. The method of doing this is illustrated in the left hand sketch on Drawing No. G. 56.

The Contact Lines consist of 2—107 sq. mm copper wires as described above for the double catenary line.

No pull-offs are required for «slewled catenary» construction.

Throughout the whole of the work for both single and double catenary the droppers are spaced at intervals of 3 metres.

INSULATION

Catenaries. The reel insulator shown on Drawing No. C. 63 is used for all purposes except feeder insulation. The insulator is lined with a steel tube which is separated from the porcelain by means of elastic packing which makes it impossible to get localised stresses on the porcelain.

For the insulation of a contact system or any system subject to rough usage, we consider the reel insulator to be greatly superior to the pin type for the above reason.

This method of mounting combined with the massive character of the insulator itself, practically eliminates the breakage of porcelain. In all cases there is double insulation between the overhead system and earth.

It will be seen that every effort has been made to render the overhead system absolutely reliable, as on this depends the reliable working of the whole railway.

Insulation for Girder & Bracket Arm Construction. The insulator assembly which is bolted to the structure as shown on Drawing No. G. 64 is illustrated in detail on Drawing No. 63. It will be seen that each assembly consists of 3 porcelain units mounted on suitable bolts and fittings.

The steel catenary wire is passed over the centre insulator and is secured by means of a galvanised rod passing under the insulator and a clamp fixing this rod to the catenary on each side of the insulator.

Insulation for Span Wire Construction. A general arrangement of this suspension is given on Drawing No. G. 65. It will be seen that catenary wire passes over a single insulator of the standard type in a manner which is shown in detail in Drawing No. G. 63. The secondary insulation is provided at the point of attachment of the span wire to the pole.

SECTIONING OF LINE

ANCHORING OF CATENARY WIRES

The type of anchor insulator used is similar to that shown on Drawing No. G. 51. A. The porcelain itself will be exactly as used for the support of the catenary wire and is shown in Drawing N. G. 63 and marked "porcelain insulators".

The catenaries are anchored as follow, special structures being provided for the purpose:

- At each end of the section consisting of eight tracks.
- Every two kilometres between S. Diogo & Deodoro.
- Every four kilometres between Deodoro and Paracamby.
- Every four kilometres between Deodoro and Santa Cruz.

SECTIONING OF OVERHEAD SYSTEM

At all points where the catenary is interrupted and anchored the trolley wires are also interrupted by means of a section insulator the construction of which will be understood by reference to Drawing No. G. 39 A which shows an insulator for a single wire. For two trolley wires, two insulators would be mounted on the same bolt and each wire would be dealt with exactly as shown in the drawing.

A description of the switching arrangements will be given after the feeder system has been dealt with.

(3) FEEDER SYSTEM

From the information which we have at our disposal we estimate that the following area of copper will be required in addition to the trolley wires:

From Central to Deodoro	about 1 square inch
From Deodoro to Belém	5 " "
From Deodoro to Santa Cruz	5 " "
From Belém to Paracamby	25 " "

We would propose to instal one 37/13 stranded copper cable for each of the four lines between S. Diogo and Eng. de Dentro and to carry these feeders on to Central and Deodoro in connection with the lines which carry the densest traffic.

From Deodoro to Belém and from Deodoro to Santa Cruz there would be one 37/13 stranded feeder for each of the two lines and from Belém to Paracamby a single 37/13 cable.

In the case of the girder and bracket arm construction the feeder insulator is carried on the top of the horizontal member. In the span wire construction it is carried on a bracket fixed to the pole at a point above the fixing of the span wire.

INSULATION OF FEEDER

The insulator proposed is shown on Drawing No. G. 63 and marked "Feeder Insulator". It will be seen that double insulation is obtained by coating the pin with a thick layer hard moulded insulation. The porcelain is cemented to this coating. The complete unit is extremely strong and the insulation does not break down even if a porcelain is cracked. This method of securing double insulation is well adapted for feeder insulation and is both cheaper and less cumbersome than two separate insulators.

The feeders are anchored and interrupted at the same points as the trolley wires and catenaries.

NEGATIVE FEEDER ON PARACAMBY BRANCH

In accordance with your Specification we are allowing for a negative feeder on the single branch line to Paracamby. We would propose a 37/13 stranded copper cable which would be carried by means of brackets on the poles in a manner similar to that described for the positive feeders. The negative feeder would be connected in parallel with the track rails by means of copper bonds at the rate of 3 per 1,000 metres.

CONNECTION OF OVERHEAD SYSTEM & EARTHING OF STRUCTURES

The distributing system consisting of feeders, catenary and trolley wire has been sectionised in the manner described in another part of this Specification. Under normal conditions, all these sections will be bridged and all lines running together will be connected in parallel at the section points.

This arrangement is illustrated in Sketch No. EX. 686/RWS/200 attached to the Specification.

It will be seen that at each end of a single track section, a switch is provided between the overhead line and a common bus line which runs across the tracks.

EARTHING OF STEELWORK OF THE OVERHEAD LINE & THE STATION

Each pole would be connected to the nearest running rail by means of a 1/0 S.W.G. copper wire provided with copper terminals.

In stations and buildings all steel work which is near live conductors would be effectively connected together and earthed to the running rails by means of a 1/0 S.W.G. wire as in the case of the steel poles.

BONDING OF RAILS

We are giving alternative methods of bonding the running rails.

(1) Expanded Terminal Bonds

We would propose at each rail joint, a bond having an area of 107 sq. mm and 40 inches long between terminal centres when straight. The bond would be fitted outside the fish plate and the terminals expanded into holes drilled in the rails in the usual way.

(2) Electrically welded Bonds

These bonds would be somewhat shorter than the above and would be fitted with forged copper terminals encased in steel. The process of welding, the materials being steel to steel, is thus very simple.

It will be necessary to supply a welding apparatus for fixing this type of bond, and we would suggest the following: A 25 H.P. petrol engine coupled to a compound generator is mounted on a truck which runs on the track rails. The generator is equipped with a switch panel complete with rheostat, voltmeter, etc. All necessary leads and electrode holders would be provided.

Besides enabling the bonding to be carried out cheaper than by the other method, the portable welding outfit would be very useful in carrying out general repairs.

CROSS BONDS

These bonds which will be of 107 sq. mm section will connect all rails together at a spacing of 3 per 1,000 metres as given in your Specification.

CENTRAL RAILWAYS BRAZIL — DISTRIBUTING SYSTEM

SPECIFICATION OF INSULATORS

The porcelain shall be ivory white, sound, free from defects and thoroughly vitrified so that the glaze is not depended upon for insulation. The glaze shall be smooth, hard, of an approved colour and shall completely cover all exposed parts of the insulator; it shall be unaffected by climatic conditions, ozone, nitric acid, alkali, dust, or rapid changes of temperature between 28°F. and 160°F.

Three insulators per 1000 of each type and size selected at random by the Engineers shall withstand the following Type Tests in the order given. All insulators shall withstand the Routine Tests specified later.

Type Tests

Dry Spark Over Test. The insulator complete with metal fittings, shall be tested when dry as follows:

A wire of 1 square inch section shall be fixed to the insulator in a manner similar to that adopted in service, and an alternating pressure shall be applied between the wire and the pin of the insulator.

The test shall be commenced at a pressure of about 45 the full test pressure and shall be increased at the rate of approximately 1 kilovolt per second until the spark over occurs.

The R. M. S. pressure at which spark over occurs shall not be less than specified in the following table.

Rain Test. The insulator when in its normal position shall be tested as for the dry spark test except that it shall be subjected to an artificial rain at a temperature of about 60°F. equivalent to 1 inch in 5 minutes directed downwards at an angle of approximately 45° from the vertical during the test.

The resistance of the water at 60°F shall not be more than 20,000 ohms per cubic centimetre.

The R. M. S. pressure at which spark over occurs shall not be less than specified in the following table.

Puncture Test. The insulator shall be tested as for the dry spark over test except that it shall be completely immersed

in oil during the test. The test shall be commenced at a pressure of about half the full test pressure and shall be increased at the rate of approximately 1 kilovolt per second until the insulator is punctured.

The R. M. S. pressure at which the insulator is punctured shall not be less than specified in the following table.

Mechanical Test. The insulator shall be mounted on its support, which shall be held in a metal bracket on the testing machine and the load applied through a flexible wire rope loop placed round the neck of the insulator.

The insulator shall withstand without damage, permanent distortion or loosening of fittings, a load of 900 lbs.

Porosity Test. Broken pieces of porcelain shall be immersed for 24 hours in a 0.5 % Fuchsin solution under a pressure of 2000 lbs. per sq. inch and when further broken shall show no signs of penetration.

ROUTINE TEST

Dry Spark Over Test

(1) **Feeder Insulator.** Every complete insulator shall be inverted and immersed in water to cover satisfactorily the testing terminal and filled with water up to the top of the fastening hole.

(2) **Reel type Insulators.** Complete insulators will be mounted on an iron rod which will be earthed and a chain will be passed round the neck of the insulator. The voltage will be applied to this chain. A pressure not less than that specified for the dry spark over test above shall be applied and maintained for five minutes without puncturing the insulator. If the spark over occurs during this period the test shall be continued until no spark over occurs during one full minute of test.

Insulator Test Pressures (R. M. S. Values)

Normal Working Pressures 1500 volts.

Test Pressure.

Dry Spark Over Test 18,000 volts.
Rain Test 10,000 volts.
Puncture Test 30,000 volts.

SPECIFICATION OF COPPER CONDUCTORS

Trolley Wires

The section of all hard draw copper contact wires shall not vary from the specified dimension by more than 2 per cent, and the dimensions of the profile shall not vary by more than 2 per cent. The average cross section of deliveries in bulk of any one size shall not be less than the section specified.

Minimum Breaking Stress

20 tons per square inch.

Elongation

The elongation shall not be less than 1 per cent in a length of 10 inches at the breaking stress.

Bending Test

The wire shall be fixed in a vice between clamps (bell-mouthed to a radius equal to the thickness of the wire where gripped) in such a way that the side touched by the collector and the side opposite are held in the clamps. 90 degrees will be considered as a single bend. The first bend will be from the vertical position to the right, the second back into the original position, the third from the vertical position to the left and the fourth back into the original position. The wire shall be capable of standing as a minimum four bends without showing signs of fracture.

Elastic Limit

The elastic limit shall not be less than 70 per cent of the actual breaking stress.

Torsion Test

The wire shall be capable of standing as a minimum two twists in a length of 10 inches without showing signs of fracture. One complete turn of 360 degrees round the axis of the wire will be considered a single twist.

Strand wires

All hard drawn copper used in the work shall be truly cylindrical and shall not vary from the specified dimensions more than 2 per cent in diameter.

Minimum Breaking Stress

Hard drawn copper, 24 tons per square inch.

Elongation

The elongation of copper conductors shall not be less than 2 per cent in a length of 10 inches and of steel wires not less than 2 per cent in a length of 10 inches, at the respective breaking stresses.

Elastic Limit

The elastic limit of copper conductors shall not be less than 75 per cent of the actual breaking stress.

Bending

All copper conductor wires shall stand wrapping six times round wire of a diameter twice their own, unwrapping and re-wrapping without signs of fracture.

All copper supplied to have a conductivity of not less than 98 per cent Matthiessens Standard.

CENTRAL RAILWAY BRAZIL — SECTION I — DISTRIBUTING SYSTEM

LIST OF DRAWINGS

Numero	Description
G. 39 A	Section Insulator.
G. 46	Pull-off for Triangular Catenary.
G. 51 A	Anchors for Catenary & Trolley Wire.
G. 56	Details of Dropper & Clips.
G. 63	Catenary Suspension on Girders.
G. 61	General Arrangement of Cross Girder and of Side Bracket.
G. 65	Pole for Cross Catenary Construction.
D. 3	Details of Typical Girder.

GENERAL CONSIDERATIONS AND DESCRIPTION OF EQUIPMENT

After consideration of your Specification and Train Chart for the proposed lines, we have decided that the most economical size of generating set to install in the Substations would be one of 1,500 k. w. By arranging a suitable number of units of this size in each Substation, and taking into consideration their overload capacity of 50 % for two hours, we find that the following number of sets for each Substation would be fully capable of giving the desired train service.

Mangueira Substation	3 Sets.
Deodoro Substation	3 Sets.
Belém Substation	2 Sets.
Santa Cruz Substation	1 Set.

With regard to the shunting operations required near Mangueira, as we have not had sufficient particulars to enable us to determine what load these operations would throw on to the Substation or the time at which they would take place, we have not allowed any extra sets for this duty.

With regard to the St. Cruz Substation, you will note that we have only put forward one set for this duty. This set would be capable of giving the required train service on this Section, but we would point out that should it have to be shut down for any reason, it would seriously interfere with the working of this Section, and we would suggest that this Station should carry a spare set. We have not included for any spare sets in the remaining three Substations.

All the Substations would be built, on the same principle of lay-out, but, of course, their size would depend upon the number of sets installed, and they would all be so arranged that should any extensions be required, these could be added without disturbing any of the plant already installed.

We enclose in a separate binder a blue print showing the general lay-out of the Mangueira Substation and also a single line drawing of the apparatus installed.

At each Substation, the two incoming feeders will be fitted with lightning arrester gear and brought to isolating switches, thence through oil switches to busbars; from the busbars, the current will be taken through isolating switches and oil switches to the main transformers, from the low-tension side of these transformers to the starting gear of the synchronous motors, thence to the motors.

All the 80,000 volt switchgear and the main transformers would be of the «outdoors» type and would be arranged along one side of the substation.

Each Motor Generator Set would consist of a synchronous motor mounted between two 750 volt direct current generators connected in series to give 1,500 k. w. at 1,500 volts.

With reference to the direct current switchgear, each motor generator set would be fitted with a high speed circuit breaker between the set and the generator panel. Alongside the generator panels in each Substation would be fitted a suitable number of feeder panels, from whence the current will be taken for the overhead line.

With regard to the lighting of the Substations, we propose to install two lighting transformers so arranged that they can be connected on their high tension side to the low tension side of any two of the main transformers. These transformers would step down to 220 volts A.C. for lighting and also for running the portable air compressor and the oil purifier and any other small auxiliary plant that may be required. We have put in two transformers for this duty so as to ensure the lighting of the Substation, and, as a further safeguard, we propose to arrange the lighting switchgear so that, in the event of the A. C. supply being completely cut off from the Substation, lighting will be available from the 220 volt battery which we are installing to operate the remote control gear of the outdoor 80,000 volt oil switches.

SPECIFICATION OF 80,000 VOLT SWITCHGEAR AND CONTROL APPARATUS

The 80,000 volt «outdoors» type switchgear which we are putting forward would be mounted on a framework of steel lattice girders and would be provided with suitable insulators.

The triple-pole oil switches would each consist of three single-pole switches of suitable capacity coupled together mechanically to form one three-pole unit and each unit would be complete with a suitable controlling solenoid operated from a 220 volt direct current battery. Each unit would be fitted with two direct mounted overload fixed time limit relays for the two outer switch poles, the actual current breaking parts being specially designed to withstand deformation and breaking under short-circuit conditions.

The isolating switches would be of the single-pole type, and suitable for pole and hook operation, and suitable poles are included in our prices.

Each lightning arrester apparatus would comprise one set of horn lightning arresters, one oil-immersed metallic earthing resistance and one single-pole isolating switch, so that six of these sets will be required for the two three-phase incoming feeders at each Substation.

Control Gear

As mentioned above, the oil switches are arranged for remote electrical control by means of solenoids operated on a 220 volt direct current circuit. For this service, we propose 220 volt direct current battery and suitable control panels with indicating lamps mounted inside the Substation alongside the main high tension direct current control gear.

For charging the above battery, we are putting forward a small battery, charging set and panel; the motor for this set to be run from the lighting transformers. This battery and battery charging set would be installed in an annexe at one end of the Substation as shown on the general layout drawing.

Specification of main transformers

The main transformers which we are putting forward would be of the oil-immersed self-cooled type and would be suitable for mounting outside the Substation.

One transformer would be supplied for each motor generator set. The tanks would be of boiler plate with external cooling tubes and would be provided with substantial lifting eyes, and they would also be fitted with an expansion vessel mounted on the top.

Core

The core would be built up of best alloyed high resistance sheet steel, each plate being carefully insulated on one side with material which does not deteriorate with heating. The bottom yoke is interleaved with the limbs and the top yoke butt jointed, the top yoke being held to the core by a special device so arranged that this yoke can be easily moved to give access to the windings.

Windings

The coils are circular in shape and are assembled to form two concentric cylinders, of which the outer cylinder is the high tension and the inner cylinder the low tension winding. The two windings are separated by a stout insulating shield with an oil canal on each side. The low tension winding is similarly insulated from the core, distance pieces being provided on the low tension winding to allow free circulation of the oil. The high tension winding is further sub-divided into a series of flat discs with suitable spaces to give the desired oil canals.

This arrangement allows the utilisation of coils with one turn per layer so that each individual turn on the transformer has a direct access to the cooling oil with the result that hot spots in the windings are avoided.

No insulating compounds are used in the windings which are liable to soften or ooze out under the affect of high temperatures.

From the above, it will be understood that the coils are installed on the limb with longitudinal bracing so as to give a continuous line of support from the outer circumference of the windings to the core. This precludes any movement of parts and closing of the oil ducts.

Oil Conservators

The arrangements for the conservation of oil consist of placing the transformer in its main tank which is completely filled with oil and having an auxiliary tank for oil expansion. Connection between the two tanks is restricted so that there is no repeated interchange of oil and the temperature of the oil in the auxiliary oil tank is therefore always relatively low.

Oil

The best non-sludging oil would be used for these transformers, the specification for which is as follows:

1. Refined mineral oil.
2. Practically colourless when examined in test tube.
3. Flash point — Pensky-Martens — 170°C.
4. Specific Gravity at 15.5°C. — 0.844.
5. Loss on heating at 100°C. for eight hours — 1.4 %.

Moisture — absent.

Acid — absent.

After passing a current of air through the oil for 45 hours in the presence of metallic copper at 150°C. the solid matter separated out would not exceed .4 % of the weight of the sample.

Tappings

Suitable tappings would be provided on the low tension side for the starting of the synchronous motors of the motor generator sets.

Temperature Rise

All these transformers would not exceed 450°C. as measured by thermometer in oil above that of the surrounding atmosphere after a continuous full-load run.

Overloads

The transformers would be capable of taking the same overloads as the motor generator sets, i. e. 50 % for two hours and 200 % for five minutes.

Approximate Weight of each transformers would be as follows:

Transformer, lbs.	12,150
Tank, lbs.	9,650
Expansion vessel, lbs.	500
Oil required, gallons	1,850

Enclosed under separate cover we give drawing No. L. 1.055Z021 giving outlines dimensions of the transformers put forward.

SPECIFICATION OF SYNCHRONOUS MOTOR GENERATOR SETS AND THEIR STARTING EQUIPMENT

The motor generator sets offered would each consist of a symmetrical arrangement comprising five machines, the motor being mounted in the centre of the set direct coupled at each end to one direct current generator, and to the outer end of one generator would be coupled the generator exciter and to the outer end of the other generator the synchronous motor exciter. The motor and the two generators would be mounted on one bedplate and the exciters would be mounted on stools bolted to the main bedplate, the complete set being provided with four pedestal bearings.

We are enclosing under separate cover drawing n. L. 1.155-412 which gives outline dimensions of the set.

SYNCHRONOUS MOTOR

The synchronous motor would be of the self-starting self-synchronising salient pole type with amortisseur winding embedded in the pole faces and adapted for starting from tappings from the main transformers. Under these conditions the starting k. v. a. taken from the line will be momentarily 30 % greater than the normal k. v. a. falling in about a minute to 35 % of the normal k. v. a.

In view of the heavy overloads, the synchronous motor we offer has been liberally designed especially with regard to pull-out torque; even so, it is necessary that the motor excitation should increase automatically with the load and for this purpose we propose that the exciter should be specially compounded. The series field of the exciter of the synchronous motor will, therefore, be excited by the line current of DC. generators. Further, in view of the overloads required, we propose and have provided for a regulator in the synchronous motor field circuit.

DIRECT CURRENT GENERATORS

Each set would consist of two 750 k. w. 750 volt direct current generators connected in series, thus giving an output of 1,500 k. w. at 1,500 volts per set and each machine would be insulated for 1,500 volts.

The generators would be compound wound with commutation poles and compensating windings.

BEARINGS

As stated above, four pedestal bearings would be provided for each set and in order that the stator of the synchronous motor may be readily removed and replaced, one of the synchronous motor bearings is supported upon a removable bridge piece spanning the bedplate. When this pedestal bearing and bridge piece are moved, the stator can be shifted axially to give access to the rotor and to the bore of the stator.

INPUT

The input to the synchronous motor would be 1.70 k. v. a. 2,300 volt 50 cycles three-phase. The output of the generators of each set would be 1,500 k. w. 1,500 volts 750 r. p. m.

TEMPERATURE RISE

The temperature rise of the windings of the windings of the machines as measured by thermometer would not exceed 35°C. above the temperature of the surrounding atmosphere after a continuous full-load run.

OVERLOAD CAPACITY

The sets have been liberally designed for traction duty and will comply with the specified overloads of 50 % for two hours and 200 % for five minutes.

POWER FACTORS AND EFFICIENCIES

The power factor and efficiency curves are given on Drawing n. L. D. 5.008 enclosed under separate cover. Particulars are also given on Drawing n. C. D. 5.007 of the open-circuit and short-circuit curves for the motor.

WEIGHTS

Particulars of the net weights of the motor generator offered are given on Drawing n. 1.155-11 enclosed as mentioned above under separate cover.

Starting Equipment for Synchronous Motors of above mentioned sets

The starting panels for each motor generator set would be mounted down the opposite side of the Substation to the direct current switchgear in a convenient position between the transformer and the motor generator sets. Each equipment would consist of three cast-iron interlocked draw-out type pillars, two of the pillars being fitted with non-automatic oil switches and the third pillar fitted with the necessary meters. The first pillar would switch the motor on to the starting tappings of the transformer; the second pillar would switch the motor on to the full voltage of the transformer and, in doing so, would automatically trip the first switch, a suitable interlock for this purpose being fitted between the oil switch operating handles.

The equipment of these pillars would be as follows.

Two Starting Pillars, each comprising

- 1 non-automatic triple pole Oil Switch with interlocks.
- 2 sets of triple-pole Isolating Devices.

One Metering Pillar complete with

- 2 current transformers.
- 1 potential transformer and fuses.
- 3 isolating switches for the potential transformer.
- 1 polyphase unbalanced load three-wire watthourmeter.

Each starting equipment would be complete with the necessary busbars, internal connections, necessary labels and instrument wiring.

SPECIFICATION OF 1,500 VOLT DIRECT CURRENT SWITCHGEAR AND LIGHTNING AND AUXILIARY POWER PANELS

The direct current switchgear would be mounted in an annexe to the Substation as shown on the general layout drawing of the Substations mentioned under "General Considerations and Description of Equipments".

The high tension direct current carrying parts, switches, circuit breakers, shunts and other apparatus would be mounted on the ground floor and it is suggested that the various circuits be separated from each other by means of brick work or artificial stone barriers. The operating gear and necessary instruments would be mounted on the first floor and would be so arranged that the attendant could view all the machines in the Substation from the operating platform.

The switchgear for controlling the high tension direct current side of the motor generator sets and the outgoing feeders would be of the remote mechanically operated type and the equipment of each of the various circuits would be as follows.

Each Generator Panel would comprise

- 1 2" Moving Coil type Ammeter, 0/1,500 amps., the instruments being mounted on a control pillar, the shunt in the high tension circuit.
- 1 1,500 amp. Single Pole Overload and Reverse current Circuit Breaker, the overload release being fitted with a time lag.
- 1 1,500 amp. Single Pole Single Throw Slow Break Isolating Switches.
- 1 4 point receptacle and plug for paralleling.
- 1 Watthourmeter, 1,500 amos, 1,500 volts two-wire direct current, the instrument being mounted on the control pillar and the shunt below the gallery with the high tension connection.

- 1 cast-iron pedestal with operating handle for the circuit breaker.
- 1 Sheet-iron Instrument Case for mounting the instruments connected in this circuit.
- 2 Cast iron pedestals complete with operating handles for the exciter rheostats of each set.
- 1 Set of positive main busbars.
- 1 Set of Negative Busbars.
- Necessary interconnections between the high tension direct current apparatus, cable sockets and wiring between the high tension apparatus and the instruments on the pillars.

Each of the Outgoing Feeder Panels would comprise

- 1 6" Moving Coil type Ammeter, 0/1,500 amps. complete with shunt, the instruments being mounted on the control pillar and the shunt in the high tension circuit.
 - 1 1,500 amp. single pole overload free handle circuit breaker with time lag and bell alarm contacts.
 - 2 1,500 amp. single pole single throw slow break isolating switch, one on the positive and one on the negative pole.
 - 1 Watthourmeter, 1,500 amps. 1,500 volts two-wire direct current, the meter to be mounted on the instrument pillar and the shunt in the high tension circuit.
 - 1 1,500 amp. Choke Coil.
 - 1 Horn Gap Lightning Arrester.
 - 1 Cast-iron pillar complete with instrument case and operating handle for the circuit breaker.
 - 1 Set of leading-in insulators for the positive pole.
- The necessary high tension direct current interconnections between the apparatus, necessary positive and negative busbars, cable sockets, labels and instrument wiring.

Paralleling Equipment

This would comprise a set of paralleling and busbar voltmeters mounted on a cast-iron pedestal and arranged for placing in a suitable position where the instruments can be clearly seen by the operator.

The equipment would comprise

- 1 Busbar Voltmeter, 0/2,000 volts, 12" sector pattern illuminated dial moving coil type.
- 1 Incoming Machine Paralleling Voltmeter of the same type.
- 1 Standby Voltmeter similar to the above to be used for paralleling or for connecting to the busbars in the event of an accident to either of the above two voltmeters.
- 1 Cast iron pedestal complete with the necessary swinging brackets for mounting of the above instruments.

The necessary wiring.

The feeder panel busbars would be so linked to the generator busbars that either of the sections of line supplied from the Substation can be completely isolated from the generator bars, this being in addition to the isolating switches supplied for each feeder.

Instruments

The ammeters and voltmeters put forward would be of the Moving Coil type and of first grade accuracy and quality, as defined by the British Engineering Standards Association Specification, and they would be suitable for use in the Brazilian climate.

Watthourmeters

These instruments for use on the high tension continuous current side would be of the Mercury Motor type and of first grade quality.

Circuit Breakers

These would be of the remote mechanically operated type with free operating handles arranged so that the circuit breakers cannot be held closed on very heavy overloads or short circuits. Each circuit breaker would be of the single-pole type having two breaks in series with auxiliary arcing horns on both breaks.

All current carrying parts and contact surfaces would be liberally rated, the current densities being kept down to a minimum.

The breakers would be mounted on substantial porcelain insulators of best quality with ample creeping surfaces, these insulators being constructed of best vitreous highly glazed British porcelain.

Isolating Switches

These would be of the "knife-blades" type mounted on best quality porcelain insulators as described above and would be arranged for operation by hand by means of insulated operating poles, two of which would be supplied for each substation.

Busbars

The busbars which are included in this specification would be of hard drawn high conductivity copper strap of ample section and arranged so that the temperature rise would not exceed 30°C. on continuous full-load working.

We enclose under separate cover the following blue prints which are typical of the type of gear which we have supplied for 1,500-volt direct current Railway Substation in the past.

- No. S.5.805/015 General Layout of high tension direct current switchgear.
- No. S. 5.805/014 Arrangement of high tension direct current switchgear.
- No. S.5.805/025 Arrangement of connections to terminal-pole of high tension direct current switchgear.

Low Tension Lightning and Auxiliary Power Panels

We propose that these two panels should be mounted on the same floor as the operating gear of the high tension direct current switchgear. They would consist of two black enamelled slate panels mounted side by side and the lightning panel would be fitted with an ammeter and voltmeter with a suitable number of switches and fuses for the circuits required. It would also be fitted with suitable switchgear for changing over from the normal A.C. lighting circuit to the battery which is being put forward for the control of the E. H. T. switchgear so that lightning would be available in the Substation should the A.C. supply completely fail.

The auxiliary power panel would control a series of plugs suitably distributed in the substation from which the portable cleaning air compressor and the portable oil purifier could be run. It would be fitted with an ammeter and a voltmeter and fuses for protection of the various circuits.

SPECIFICATION OF CRANES, PORTABLE AIR COMPRESSOR, OIL PURIFIER, AND OIL DIELECTRIC TESTING SETS

Cranes

The cranes would be of the double girder hand-operated overhead travelling type; the entire framework of the crane and the lifting gears is of wrought steel, consequently, they are lighter to travel about than the more cumbersome castiron construction. The hoisting gears are machine cut from the solid blanks thereby giving the highest efficiency in ease and speed.

The main travelling motion and cross traversing motion would be fitted with roller bearings of large proportions which would reduce the effort required to travel the load by as much as 75% of the effort required with plain bearings thus making the travel very quick and easy.

Two lifting speeds would be provided and the traversing and lifting gear would be operated by hanging chains.

The working load of the cranes would be 10 tons and they would be tested before shipment up to 15-tons. The span of the cranes would be approximately 45 feet.

These cranes would be manufactured by Messrs. Herbert Morris, Limited, Loughborough, England, and would be similar to a number which we have supplied in the past for similar duty to that required in the present instance.

Portable Air Compressor

Under this heading, we are putting forward a small compressor complete with motor and starting gear mounted on wheels and provided with lifting handles, each compressor having a piston displacement of about 10 cubic feet per minute and working at a pressure of 20 lbs. per square inch, each set being complete with 15 feet of flexible hose and nozzle and 30 feet of flexible cable and wall plug.

These compressors would be supplied by Messrs. Reavell & Co, Ltd, Ipswich, England, and would be similar to a number

ber which we have supplied in the past for cleaning electrical machinery in Substations and which we have found entirely satisfactory for this duty.

We enclose under separate cover Leaflet No. 13A, which shows in figure 3, the type of compressor put forward.

Oil purifier

The oil purifier and dehydrator which we are putting forward would be of the "portable" type as we consider that, in view of the fact that one of these is required for each two Substations, this type would be more satisfactory than a fixed purifier. The machine put forward owes its efficiency to the employment of the centrifugal principle, and employs the De Laval method of purifying the oil.

Each set would comprise a purifier together with its driving motor of about 2 H. P. mounted on a truck with wheels, with two small motor driven pumps, one for collecting the oil and passing it through the purifier, and the other for returning the clean oil to any suitable tank, a small tank for collecting water and other impurities, and an electric heater for heating the oil before it passes through the purifier. The electric heater would be provided with a thermometer and two 20 ft. lengths of metallic flexible hose would be provided with each set. The capacity of each set would be up to 350 gallons per hour.

Oil Dielectric Testing Set

The testing sets put forward under this heading would each consist of an induction coil giving up to 75,000 volts complete with high tension spark gap and scale for determining the applied voltage, a special oil testing cell with 1½" diameter spherical electrodes, 15 in. apart, ammeter and voltmeter for primary current the necessary switch and fuses for the primary circuit.

The whole would be mounted on a polished mahogany base and would be complete with a special carrying case.

The current required is about 4 to 5 amperes at 12 volts DC, and this would be supplied by a tapping from the direct current battery which would be installed in each substation.

This method of testing oil has been in use for some time and several instruments have been supplied to various Electricity Supply Undertakings in this country.

SPECIFICATION OF LIGHTING TRANSFORMERS

These transformers would be of the oil-immersed self-cooled type and we would propose installing them in a small room built off the main building as shown on the general layout drawing of the substations.

The incoming cables would be taken from the low tension side of the main transformers i. e. off a three-phase 50 cycle 2,300 volt circuit. These incoming cables would be brought through loose handle oil switches, each of which would be fitted with two overload and on-no-volt relays to the high tension side of the lighting transformers.

The low tension side of these transformers would be arranged for three-phase 50 cycles 220 volts, which circuit would be suitable for both lighting and auxiliary power.

Two transformers would be installed in each substation, each having an output of 25 k. v. a.

The temperature rise as measured by thermometer in oil would not exceed 4,500 above that of the surrounding atmosphere after a continuous full-load run.

The rated capacity of these transformers would be 25 % for two hours, and 50 % for half-an-hour.

A general specification of these transformers will be found overleaf.

SCHEDULE OF SPARES

Regarding the question of spares, we give below a List of the spares which we suggest should be carried, and in our tender we give a price for each item of these spares so that the cost of any desired combination of spares can be arrived at. We also give the total cost of the spares for each section as suggested by us.

80,000 VOLT SWITCHGEAR AND CONTROL APPARATUS

- 1 triple pole oil switch and control gear complete
- 6 isolating switches.
- 1 complete set of single-pole Lightning Arrestor Gear.
- 2 choke coils.
- 13 insulators.

MAIN TRANSFORMER

- 1 complete transformer.

SYNCHRONOUS MOTOR GENERATOR SETS

Generators

- 2 spare generator armatures
- 2 spare sets of armature coils and banding material.
- 2 spare armatures for generator exciters.
- 2 sets of armature coils and banding material for generator exciters.
- 2 sets of spare generator field coils, each set comprising one shunt coil, one series coil, one compound coil.
- 2 field coils for generator exciters.

Motors

- 1 complete rotor for synchronous motor.
- 2 sets of stator windings for synchronous motors
- 1 armature for motor exciters.
- 2 sets of winding material for motor exciter armatures.
- 2 field coils for motor exciters.

For the set

- 4 complete sets of carbon brushes for each machine per set.
- 2 complete sets of bearing bushes for each machine per set.

Starting panels for motor generator sets

- 2 oil switches.
- 3 current transformers.
- 2 watt-hourmeters.
- 2 potential transformers and fuses.
- 6 insulators of each size.

DIRECT CURRENT SWITCHGEAR

Generator circuit

- 2 circuit breakers.
- 2 ammeters.
- 4 isolating switches.
- 1 watt-hourmeter.
- 13 insulators.

Feeder circuit

- 3 ammeters.
- 3 circuit breakers.
- 3 isolating switches.
- 2 watt-hourmeters.
- 2 choke coils.
- 3 horn gap arresters.
- 3 dozen insulators.

GENERAL CONSIDERATIONS

In dealing with the requirements of the railway as set forth in your specification, we feel that you will rightly attach great importance to the question of standardising as far as possible both the electrical equipment and the mechanical parts of the locomotives for freight and passenger work. After careful consideration of all the conditions, we are able to put forward a type of locomotive practically identical for both classes of service, the only difference being in the use of different gears and pinions to obtain the requisite speeds and tractive efforts. With the exception of these gears, therefore, one stock of spare parts will meet all the requirements of the locomotives.

In making our offer on these lines, we must point out that the revised tractive efforts called for in regard to passenger locomotives in the *Diario Official* dated 21/12/21 do not appear to us to be keeping with the requirements of the service, and would make it impossible to standardise the freight and passenger locomotive equipments. In order to give these tractive efforts, the motors would have to be either increased in size or in number, and the latter alternative would quite alter the type of locomotive, and would also entail differences in the control. In our opinion, the advantages accruing through these increased tractive efforts would not justify the abandonment of uniform equipments. The locomotives we are putting forward are designed to carry out the service of through trains between the Central Station and Belém, and would have a reasonable margin of power to

deal with temporary overloads in an emergency. In regard to the next section of the line from Belem to Barra Pirahy, we have no hesitation in saying that it would be preferable to double head both classes of trains. It would not be conducive to efficient working to employ for the first 60 kilometres a locomotive with a horsepower and weight far in excess of actual requirements so as to deal with grades on the following 40 kilometres. Present-day methods of electric traction admit of multiplying the tractive units on such sections of the line as call for an increased effort, and it is therefore no longer necessary to build excessively heavy locomotives which are only efficiently employed over a proportion of the run. The addition of a second or third locomotive at the head of a train does not necessarily involve an increase in the train crew as the control of the whole would be effected from the leading cab. The only limitation, in fact, is the permissible drawbar pull. If owing to this limitation the second or additional locomotive has to be used as a pusher at the rear of the train, a second driver is, of course, necessary as in the case of steam trains, but this is a small consideration compared to the advantages of using an economical unit.

With in the speed limitations set forth in your specification, i.e. with a maximum speed restricted to 90 km. p. h., we feel there is no reason to depart from the double-bogie type of locomotive with reasonably good track.

We have here given our reasons based on the requirements stated in your specification for tendering on locomotives which are practically identical for both classes of service. We should, however, like to make it clear that we have taken this line as being what we consider most suitable to your own interests as far as our information goes. If, however, in the light of other considerations you still consider it advisable to increase the horsepower of the passenger locomotives, we should like to have the opportunity of making an offer accordingly.

PERFORMANCE OF LOCOMOTIVES

We attach hereto curve n. 686[RWS]101 showing a curve of track resistance on which we have based our calculations for the performance of the trains.

Curves are for the total track and frictional resistances of the locomotive (as apart from the motors) and the rolling stock. In taking these curves as our basis, we have taken figures higher than we should do for English or Continental Railways to make up allowance for unforeseen conditions.

We would emphasise that the following performances in regard to the running of the trains is dependent on the track resistance being not greater than that shown in our curve.

Freight Trains

A locomotive drawing a 760-ton freight train will perform without difficulty the test runs from Central Station to Belem and back repeated with one hour's interval at an average speed not less than 35 km. p. h. without any undue heating, the run being effected without any intermediate stops.

This train would have a free running speed on the level of 34 km. p. h. with full field, and of 49 km. p. h. with the field 65 % shunted.

The locomotive would accelerate the train on the level at 0.6 km. p. h. per second, and the time taken from starting until all resistance is cut out would be 42 seconds.

The freight locomotive would give the following tractive efforts at the tread of the wheels:

Continuous	9,100 KG.
One-hour	14,600 KG.
2 minutes (motors in parallel)	20,800 KG.
2 minutes (motors in series)	29,600 KG.

In the attached folder of drawing is a speed time curve showing the run of a freight train from Central to Belem (Drawing n. 686[RWS]100).

Passenger locomotives

A passenger locomotive hauling a 460-ton train would be able to carry out a run from Central Station to Belem approximately according to your schedules. We would like to point out, however, that the average speed over any run is dependent on the length of that run. Over a long distance an average speed of 70 km. p. h. can be attained with a ma-

ximum running speed of 80 km. p. h. or less. To reach an average speed of 70 km. p. h. over a short run would mean a maximum speed of 100 km. p. h. or over and apart from the fact that you impose a limit of 90 km. p. h. maximum speed, it would not be an economical proposition to run such a high average speed over this section. The locomotive that we offer would be able to carry out the run at following average speeds:

Central to Cascadura	In either direction 53 km. p. h. Up to 65 km. p. h. if required.
Cascadura to Deodoro	58 km. p. h. down. 43 km. p. h. up, the difference in speed here being due to the short section and the grade being consistent in one direction.
Deodoro to Nova Iguassu	67 km. p. h. down. 70 km. p. h. up.
Nova Iguassu to Queimados	70 km. p. h. in either direction.
Queimados to Belem	70 km. p. h. in either direction.
Nova Iguassu to Belem	72 km. p. h. in either direction.

(non-stop)

On your service of trains marked M, RPI, and allowing for a two minutes stop at Cascadura, Deodoro and Nova Iguassu, the time taken on a run from Central Station to Belem would be 62.8 minutes, and your schedule calls for 63 minutes. The return journey would be made in the same time.

On such trains as those marked S. P. 1. and S. 2. on your schedule of trains for the interior, it would be quite impossible to attain the average speeds desired.

This locomotive with a 400-ton train would attain a free running speed on level track of 82 km. p. h. with the field 65 % shunted.

It would accelerate the train on level track at 67 km. p. h. per second, and while accelerating, would remain on the rheostats for a period of 60 seconds. This acceleration is that which we have used in our speed time curves so as to have a run as close as possible to your schedule. If special circumstances called for it, however, an acceleration of 76 km. p. h. per second can be obtained from these locomotives without unduly overloading the motors.

In regard to the run from Belem to Humberto Antunes, as we have previously stated, one loco would not be sufficient to haul a 100-ton train, and we propose the use of two locomotives coupled. On this section of the line on a 2 % grade, the free running speed would be 46 km. p. h. with full field, 50 km. p. h. with field 30 % shunted, 55 km. p. h. with field 50 % shunted (on this portion of the line the use of the 65 % field shunting notch would cause the motors to deal with unnecessary overloads), so that an average speed well over 40 km. p. h. should be attained on a non-top run if an increase on your schedule were desired.

The equipment for this type of locomotive has been selected so as to carry out the scheduled service and tests as modified by our above remarks without any undue heating.

The passenger locomotive would give the following tractive efforts at the tread of the wheels:

Continuous	5,800 KG.
One-hour	9,100 KG.
2 minutes (motors in parallel)	13,000 KG.
2 minutes (motors in series)	18,100 KG.

In the attached folder of drawings are two speed time curves showing the train run from Central to Deodoro stopping at Cascadura (Drawing n. 686[RWS]101) and from Deodoro to Belem stopping at Nova Iguassu, also a return run against the grade from Deodoro to Cascadura (Drawing n. 686[RWS]105).

GENERAL DESCRIPTION OF ELECTRICAL EQUIPMENT

The equipment will consist of the following apparatus for both types of Locomotives:

4— D. K. 80 Motors each of 350 H. P. with twin single-reduction gearing and wear cases in accordance with attached Technical Specification, drawings and characteristic curves. Each pair of motors on each bogie of the Locomotive are connected permanently in series.

1 — Complete Standard Camshaft Control arranged for multiple unit working. The whole of the Control is electrically-operated and the apparatus included is as follows:

2 — Air-operated Pantographs generally in accordance with Drawing n. 52-2.501 A.

These pantographs are raised by compressed air and lowered by means of gravity and springs. The compressed air is controlled by air valves inside the Locomotives.

The pantographs will each be capable of dealing with the entire current required by the Locomotive under normal working conditions.

Each pantograph will be connected to a disconnecting link carried on the roof of the Locomotive operated by a handle inside the cab. From these links cables will be brought through high-tension insulators in the roof to the main fuse and disconnecting switch.

This main connecting switch is housed in a compartment on one side of the Locomotive and is interlocked with all the high-tension compartment doors so that the doors cannot be opened as long as the switch remains closed, and the switch cannot be closed again until all the high-tension compartment doors have been locked.

From the high-tension switch the current passes through an overload relay with setting coil, and thence to a pair of line-breakers. These line-breakers not only break the circuit when actuated by the overload relay, but also break all the current when shutting off power in normal operation. To the line-breakers are attached auxiliary contacts which control the direction of rotation of the camshaft motor.

From line-breakers the current goes to the camshaft controller which regulates the starting resistance during acceleration and effects the change of grouping of motors from full series to series parallel. The camshaft controller is driven by a small low-tension motor as described hereinafter.

The direction of rotation of the traction motors is regulated by means of an electrically-operated reversing switch which alters the connections of the motor field coils.

Motor cut-out switches are provided which enable one or more motors to be cut out should defects occur. The switches are so interlocked with the camshaft controller that when one is opened, the control will not proceed beyond the series position.

The control of the above mentioned apparatus is all effected at 120 volts, the supply of which is obtained from a 1.350/120 volt motor generator. The motor and generator are fixed on one bedplate which also supports two ventilating fans for the main motors which are driven direct from the motor generator set. The motor is supplied with an automatic starter, and a high-tension disconnecting switch and fuse. The generator which supplies the current for the control, the interior lighting of the Locomotive, the compressor motor, and if required the lighting of the train, is supplied with a main switch and fuse, an automatic paralleling contactor, and a reverse current relay. The reverse current relay is installed to take care of a possible failure on the part of one of these generators when two Locomotives are working coupled together, and this feature enables the control of the train to be carried out from the leading Locomotive even if its motor generator is out of action.

For purposes of the control a supply is obtained through an isolating switch and fuse and thence carried to the master controller. The master controller is provided with a main handle and a reversing key. The movement of the reversing key to either the forward or the backward position sets the internal connections on the master controller for the required regulation of the reverser. The movement of the main handle to the first notch throws the reverser into the required position, and closes the line-breakers, allowing current to pass to the motors through the whole of the accelerating resistance. Further movement of the main handle notch by notch sets in motion the motor which drives the camshaft through connections made on the camshaft regulator. This is arranged so that when the motor has driven the camshaft to the position corresponding to the notch on the master controller, the armature of the camshaft motor is short-circuited, thereby bringing the camshaft to a stop exactly on the required position. This operation being repeated on each forward motion of the master controller until full series or full parallel position is reached. By means of two contacts in the master controller operated by a friction clutch, the first movement of shutting off will open the circuit of the line-breakers so that no power current is broken on the contactors of the camshaft controller.

In addition to the positions of «full series» and «series parallel», three running positions are obtained by the use of

field shunting, the notches for which on the master controller follow on after the full series parallel position.

A control cut-out is provided which completely isolates the control apparatus for one Locomotive, while still allowing the master controller in the leading cab to operate the remainder of the train.

Suitable flexible multi-core couplers for the control and single-pole couplers for control and lighting would be fitted to each end of the Locomotive, with sockets and plugs.

The diagram of connections n. 32-314, will be found with the attached drawings and specifications. Drawing n. 686 RWS/102 also shows the general arrangement of the control compartments inside the Locomotive.

In addition to the photographs of the motors and control apparatus in the attached dossier, we would also refer you to the January 1922 number of the «English Electric Journal» which we enclose, which gives a general description of our camshaft control with illustrations.

The following is the Manufacturing Specification of the motors and control apparatus.

The completed equipments are tested with an alternating current, 50 cycles, for a period of 60 seconds at twice the working voltage plus 1000, in accordance with A. I. E. E. Conditions.

GENERAL SPECIFICATION OF MOTORS

The motors will be of the totally-enclosed forced ventilated type of Standard Dick Kerr design, frame n. 80.

The general appearance of the motor is shown on Drawing n. P 2002 M 049 A. and we also attach photographs showing the complete motor and details. The characteristics of the motor are shown on Curves 515 T. and 515/RWS/1 showing respectively the motor for Freight Locomotives and the motor for Passenger Locomotives.

With a wheel of 1.27 metre diameter, there will be 152 mm clearance between the lowest portion of the gear case or motor and the rail level.

The rated horsepower of the motor is as follows:

Rating	H. P.	Temperature Rise by Thermometer	
		Commutator	Other Parts
One-hour.....	330	90°C	75°C
Continuous.....	250	90°C	80°C

The ratings given above are those of the motor arranged as it would be in service with forced ventilation passing 1500 cub. ft. of air through the motor per minute.

In service the motors which are wound with Class B insulation throughout, are capable of sustaining higher temperature rises than those indicated without deterioration. We would add, however, that the Schedule of services and trial runs called for in your Specification would not involve a temperature rise as high as those given above.

Overloads

For a period of two minutes the motors would give the following tractive efforts at the rim of a 1.27 metre wheel:

Volts per motor	Motor geared for freight	Motor geared for passenger
675	5,200 kg.	3,250 kg.
338	7,250 kg.	4,525 kg.

Commutation

The motors will run in either direction from no-load to the above mentioned overload with fixed brush position and virtual absence of sparking on the commutator.

The Manufacturing Specification of these motors is attached.

Insulation Tests

The completed motors are tested with alternating current, 50 cycles, for a period of 60 seconds at twice the working voltage plus 1,000, in accordance with A. I. E. E. Conditions.

SPECIFICATION FOR D. K. 80 TRACTION MOTORS

Track gauge

The D. K. 80 Motor may be used on a track gauge of 4' 8 1/2" and upwards. The motor is of the totally-enclosed, forced-ventilated type of Dick Kerr Standard design.

Magnet frame

The magnet frame is of high permeability cast steel, and is made of box frame type only.

Bored and recessed openings are provided at each end to receive the armature bearing boxes which are secured by steel bolts tapped into the frame and securely locked against turning.

Suitable machined seatings are provided for the four main and four interpoles and also for the two brush holder yokes. A large opening, with pressed steel cover is provided over the commutator and brushgear easy inspection and adjustment. The cover is held in position by means of a spring lock and is easily removable; a similar pressed steel removable cover is provided directly underneath the commutator for inspection of the lower brushgear.

Carefully machined and registered surfaces are provided at an angle of about 60 deg. to receive the axle bearing boxes.

Armature bearings

The armature bearings consist of solid bushes made of special bronze lined with high grade babbit metal with grooves machined to distribute the oil over the surface of the journal. The bushes are securely keyed into position in the cast steel bearing boxes.

The lubrication is by means of wool waste and horsehair saturated in oil in direct contact with the shaft for practically one-third of its diameter on the low pressure side. The oil reservoir is of sufficient capacity for two or three weeks' running. To prevent oil creeping along shaft into the motor, suitable oil throwers are provided.

Armature core and shaft

The armature core is built up of thin steel laminations of low hysteresis loss, each sheet being thinly coated with insulating lacquer. Slots are stamped in the laminations before assembling to receive the armature coils. A number of axial ventilating ducts are provided to allow free passage of air through the core.

The core is carried on and keyed to a cast steel spider and is held in position by a cast steel end plate and steel nut securely locked. As no radial ducts are required, spacing supports are eliminated and laminations can be clamped together under very great pressure, thus ensuring a tight core.

The spider, which is pressed and keyed on the shaft, supports the armature windings at the pinion end. It also extends under the commutator hub, thereby enabling the shaft to be removed or replaced without disturbing the armature windings or commutator.

The shaft is made of best quality forged steel ground to gauge. The journal surfaces are rolled to secure the maximum life of the bearing bushes.

Armature coils

These are former wound, the conductors being insulated by mica tape; the parts of the coil which go in the slot are insulated with mica sleeve; the coils are then pressed and baked. The coils are then placed in the slots which are lined with leatheroid to prevent mechanical injury, the core being first sprayed with air-drying black varnish. The insulation of the coils will be "Class B" quality in accordance with the specification issued by the American Institute of Electrical Engineers.

Binding wires of steel sunk flush with the core and insulated from the coils with hard wood strips hold the windings in place.

The end windings are supported by the spider and the clamping plate, thereby completely shrouding the windings on the underside. After binding wires are in place the whole armature is baked for 12 hours and again finally sprayed with air-drying black finishing varnish.

Commutator

The commutator is built on a separate cast steel spider carried on and keyed to the extension of the armature spider and held in position by a steel nut securely locked.

Bars of hard drawn copper, finished accurately to gauge, are insulated from each other with grade mica and held in position by heavy end flanges fitting into deep "V" notches turned in the bar. The end flanges are insulated from the bars by micanite end rings, and clamped together by steel bolts on the front end, enabling a bar to be taken out without dismantling the commutator. The mica between bars is cut away to a depth of 1.2 millimetres (3/64 inch) below the surface of the commutator and this depth of groove should be maintained as the commutator wears down. An allowance of 25 millimetres (1 inch) is made for radial wear.

Poles

The main poles are built up of thin steel sheets riveted together between cast steel end plates and shaped to form a shoe to give proper field distribution, at the same time, to serve as a support for the field coils.

The interpoles are made of drop forged steel with shaped pole tips for supporting the coils. Both main and interpoles are accurately machined and clamped to turned seatings on the magnet frame by steel bolts.

Field coils

The main coils as well as the interpole coils are made from copper strips insulated by paper and mica; they are machine wound upon formers being subsequently impregnated in a vacuum with insulating compound in order to fill all the interstices. They are then baked and afterwards insulated with a combined covering of mica and linen, taped over with strong braided webbing. The complete coil is finally treated with a special compound and again baked to render it impervious to moisture. The insulation of the coils will be of "Class B" quality in accordance with the specification issued by the American Institute of Electrical Engineers.

Each coil is pressed between a pressed steel spring, bearing against the magnet frame, and a brass washer supported by the pole shoe. Any shrinkage of the coil is thus taken up automatically and a rigid construction secured obviating failures from loose coils.

Brush holders and brushes

The brush holders are made of cast brass; they are adjustable radially and are clamped to an insulated yoke by securely locked steel bolts which are accessible upon removing the commutator covers.

The brushes are of carbon and slide in accurately finished boxes; each brush is independently adjustable.

Axle bearings

The axle bearing bushes are split and are made of special for distribution oil.

They are keyed in cast steel boxes which are bolted to machine registered surfaces on the magnet frame; the method of lubrication is the same as for the armature bearings.

They are designed for a maximum axle diameter of 201 millimetres (8 inches).

Axle dust cover

A dust cover is fitted round the axle between the motor axle bearings.

Suspension

Two lugs are cast on the magnet frame on one side for attachment to the cross suspension bar; the motor frame is nished boxes; each brush is independently adjustable.

Gearing

The power is transmitted to the axle by two sets of single reduction spur gearing arranged at each end of the motor. Each pinion is of special high grade steel cut from the solid, keyed to a taper on the armature shaft and held in position by a steel nut securely locked. The gear wheels are of special high grade steel and can be made either of the solid or the split type.

Gear case

Each set of gearing is enclosed in a pressed steel case which is in halves clamped together with steel bolts securely locked; each half is pressed from a solid sheet about 5 millimetres thick.

The case is supported at each end directly under the flanged lugs and no rivetted brackets are therefore required. The cast steel arms forming the supports are designed to withstand the heavy vibration and the case is clamped to them by steel bolts.

Insulation test

The insulation between field coils and magnet frame and between armature windings and armature core is tested at twice the rated voltage plus 1,000 volts alternating current for one minute.

Interchangeability

All parts of the motor are machined and finished to gauge and all drilling is done in special jigs and ensuring interchangeability of all similar parts.

Ventilation

The forced air enters the motor through an inlet at the commutator end; one current of air is forced through ducts in the armature core and another current passes over the armature and round the field coils both paths being discharged through screened outlets provided in the bearing box at the opposite end from the commutator.

MANUFACTURING SPECIFICATION OF CONTROL APPARATUS

Isolating Switches

Heavy hinged copper Isolating Switches are provided for each camshaft group of ample section to carry the current. Each switch is mounted in a casing of black asbestos wood which is arranged to fit inside the switch compartment. The switch handle is interlocked with the compartment door in such a manner that the latter cannot be opened while the switch is still closed, and the interlocks provide for the locking of all high-tension compartment doors until the isolating switch is opened. Further, they are so arranged that all high-tension compartment doors must be locked before the isolating switch can again be closed.

The operating handle is connected to the switch by means of steel levers and bars, insulation being provided by mica-nite hot pressed on to a square steel bar giving ample distance between the live parts and the handle. No live part of the switch is exposed in any way.

Line Breakers

The Line Breakers are of the solenoid plunger type and are fitted with strong magnetic blow-outs designed to rupture the arc and keep the contacts clean under severest conditions of service. The main contacts are made of hard copper of a special section, and are arranged to come into engagement with a rolling and wiping action, and when closed are held together with a firm pressure. The moving contact carrier is insulated with micanite hot pressed on, forming a very solid construction. The hinged contact member is provided with heavy flexible copper braidings to carry the current past the hinge. The blow-out coil is made of thoroughly annealed copper strip wound on edge with red rope paper insulation inserted between the turns. The coil is insulated from the external copper tube by means of a mica tube. The blow-out core is made of mild steel and is secured by set screws to the cast iron blow-out cheeks. The arc shields are made of moulded composition of high insulation and arc-resisting qualities. The operating magnet which is designed to operate on a low voltage circuit consists of a cast iron yoke of ample proportions which also forms the frame on which the contactor is built. The plunger is cone shaped and the core has a corresponding conical recess at its lower end. The upper end of the core is screwed into the yoke thus forming a means of adjusting the air gap. The magnet coil is wound over a brass tube insulated with red rope paper and provided with moulded end washers and spacing washers; the coil is wound with fine cotton-covered copper wire, the starting and finishing ends are made of rubber-covered flexible cord; the wound coil is vacuum-dried and impregnated with special varnish. The low voltage interlocking contacts are clamped on the main contactor lever and are suitably insulated from the high ten-

sion contacts, the fixed interlocking contacts consist of hard copper stampings rivetted to phosphor bronze aprings and are provided with spring locked adjusting screws; they are mounted on an insulating block which is bolted to the contactor frame.

Main Contactors, Camshaft & Pilot Motor

The Main Contactors for effecting the various changes of connection of the motor armatures and fields, and for cutting out the resistance steps are contained in one unit mechanism. They are arranged in a row and are so adapted as to be operated in their proper sequence by solited cast steel cams mounted upon a square steel shaft driven through worm reduction gearing by a small pilot motor directly controlled from the master controller.

The main contactors, with two exceptions, break no current, and therefore, these alone are provided with a magnetic blow-out. Accordingly they are arranged as closely together as the necessary requirements of adequate insulation permit. The result is an exceedingly compact and mechanically robust apparatus.

The small pilot motor is specially arranged to carry the pilot circuit operating current without sparking or overheating.

The instantaneous arrest of the motion of the camshaft upon arriving at the pre-determined position is automatically effected by the short-circuiting of the pilot motor armature under full field. This occasions a very powerful braking effort which gives a dead-beat check to the movement of the camshaft.

The contact carriers are mounted on square steel bars insulated with mica pressed on under heat forming a very solid job. The steel bars are securely assembled on strong cast iron frames which form the means of supporting the apparatus to the locomotive.

The contact pieces are made of hard drawn copper of special section and are easily removable.

The hinged contact arms which engage the cams of the camshaft are fitted with ball bearing rollers which bear against the cams when contact is made; this rolling action gives easy operation and a minimum amount of wear. Flexible copper connectors are fitted to carry the current past the hinges of the moving contact member.

The cams are made of cast steel.

All contact bases are made of high quality brass extruded accurately to given dimensions so as to facilitate interchangeability of parts.

The pilot motor and drive, together with position regulator, are assembled as a separate unit, the drive being transmitted to the camshaft by means of a claw coupling. This arrangement makes very easy the removal of this unit if so desired for the purpose of overhaul.

Master controllers

The Master Controller is built in a strong cast iron case and the front is covered by a sheet steel cover easily removable for inspection purposes. The main cylinder and reversing cylinder are mechanically interlocked in such a way that the controller cylinder cannot be rotated unless the reversing cylinder is on one of the forward or reverse positions (it is also arranged that the reversing cylinder is locked by the controller unless the latter is in the 'off' position that the controller cylinder cannot be rotated unless the reversing cylinder is put on 'off' position). Interlocks are also provided with the line-breaker by means of contacts, so that if tripped these latter cannot be reset unless the controller is returned to the 'off' position. The master controller only operates low voltage circuits, there being no high voltage contacts of any kind this controller. The contact fingers are of hard copper stampings rivetted to phosphor bronze springs and are provided with spring locked adjusting screws. The finger bases are clamped on square steel bars insulated with red rope paper. The contact drum consists of cast brass segments clamped to an insulator square steel shaft, and in this position they are turned to form a true cylinder, on which mounted the renewable hard copper wearing strips.

The operation of cutting out resistance, and effecting the change of motor connection from series to parallel being operated by the means described above, in which the progression being mechanical, each position must take its place in a pre-determined sequence, reduces to the lowest limit the number of relays and interlocks, thus reducing a considerable item in maintenance charges.

As a safeguard against the controller being carelessly left on a running position during a temporary failure of line

supply, a novolt relay is introduced into the master controller mechanism which will make it necessary to return to the "off" position before the train can be moved, thus doing away with the possibility of the train re-starting with a violent shock when the line voltage returned.

Reversers

The Reverser is of the drum type. Segments made of hard copper stampings are clamped on mica-insulated square steel bars supported in the centre by a bracket which carries a pivot on which the drum can rock. After the segments are clamped in position they are turned concentrically with the centre of the pivot. The fixed contacts of hard copper stampings rivetted to phosphor bronze springs. The drum and the finger carrying bars are bolted to a strong cast iron frame which also forms the yoke of the operating magnets. The operating magnets are of the plunger type with one coil for each direction of travel. The coils are wound over a brass tube insulated with red rope paper and provided with moulded end washers and spacing washers; the coils are wound with fine cotton-covered copper wire, the starting and finishing ends are made of rubber-covered flexible cord; the wound coil is vacuum-dried and impregnated with special varnish.

Control & Setting Switches

This switch operates low voltage current only and controls the low-tension supply to the master controller and the circuit of the setting coil of the main overload relay. The switch is mounted on a base of black asbestos wood and contained in a brass cover.

The contact fingers are of hard drawn copper mounted on brass bases. The moving arm consists of a copper bar clamped on a mica-insulated spindle. The spindle is fitted with a cam against which presses a spring actuated pawl giving definite contact positions to the switch. A brass cap is fitted to the top of the actuating spindle designed to be operated by the reversing key of the master controller. As this key can only be removed from the master controller when the latter is in the "off" position, this ensures that the setting coil and the overload relay cannot be reset unless the master is in the "off" position.

Motor generator set

This set consists of a 20 K. W. self-excited, 120-volt D.C. Generator, driven by 1,550-volt compound-wound D.C. motor, the shunt field of which is supplied from the 120-volt generator. The set works at 1,800 R.P.M. The machines are mounted on a common cast bedplate and connected by a flexible coupling. The motor also drives two ventilating fans mounted one on each end of the bedplate which supply the air for ventilating the motors, and also for ventilating the motor generator set itself.

The motor is of the double commutator type and insulated throughout with Class B insulation, with the exception of the shunt field which is made of double cotton-covered wire, and suitably insulated for 120 volts.

The insulation of the 120-volt generator is similar to that of the motor.

The machines are coupled together with flexible coupling.

The construction of both machines is in accordance with the best traction practice and all parts are liberally rated to ensure reliability and continuity of working.

Field Shunting Contactors & Resistance

These are similar in general construction to the main line-breakers, but are not fitted with blow-outs. They are amply rated to carry the shunted field current for prolonged periods of running, and are fitted with hard drawn renewable copper contacts of the same section as that used for the camshaft contactors.

We would point out here that the method of field shunting adopted is that of shunting part of the field current through inductive resistance, this method being, in our opinion, preferable to that of having tappings taken from the field coils and reducing the strength of the field by reducing the number of turns.

Main Rheostats

The Main Rheostats are built up of cast grids of heavy section; mica washers separate the grids from each other

and also from the cast iron and frame. The grids are held together between the end frames by means of strong bolts insulated with mica tubes. Facings of ample area are cast at corner of each grid and are ground to a smooth finish so as to make good contact with the copper strip which connects grids. Strong lugs are cast on the grids to which are clamped substantial cast brass terminals for receiving the connecting cables. The boxes are supported on porcelain insulators of high mechanical and dielectric strength.

Cables

All Power Cables would be manufactured according to the Specification of the Cable Maker's Association and tested with alternating current rising up to 6,000 volts, the cable being immersed in water.

All connections between cables will be effected by screw connectors and other mechanical means in accordance with our standard practice, no soldered joints being used.

All Control Cables will be of 1,200 megohm grade. The cables running from controller to controller are made up into a multi-core cable, each wire being braided on the outside of this insulation with separate and distinct colours in addition to being tabbed at each end.

Both Power and Control Cables would be drawn through close-fitting steel screwed conduit, securely fixed to the frame of the locomotive and free from vibration.

DOUBLE-BOGIE LOCOMOTIVES — SPECIFICATION OF MECHANICAL PARTS

The locomotives will be built generally in accordance with Drawing n. 686/RWS/103 and will be of the double-bogie 4-axle type with all the axles driving. The interior of the compartments enclosing the electrical apparatus will be generally in accordance with Drawing n. 686/RWS/102.

The type of locomotive shown has one side door at each end. This is a type which we find meets with general approval, but should your circumstances require it, we would be prepared to put two doors at each end, or alternatively, one of these doors could be made central.

The weight of the locomotive complete with all electrical equipment and ready for service would be 72 tons distributed over 18 tons per axle.

Principle dimensions.

The principle dimensions of the Locomotive are as follows:

Gauge	1600 m/m.
Diameter of wheel (Passenger)	1270 m/m. (when new)
Diameter of wheel (Freight)	1270 m/m. (when new)
Total wheelbase	8350 m/m.
Truck centre to centre	5550 m/m.
Rigid wheel base	2800 m/m.
Total length of cab	10550 m/m.
Total length over buffers	11850 m/m.
Maximum height over pantograph lowered	3800 m/m.

Upper body

The upper body of the locomotive will be located on the bogies, movement in a longitudinal direction being permitted through the spring bolsters to ensure that the drawbar pull is transmitted through the bogie frames and not through the upper body particularly when running on curves.

The upper body will be built up of steel plate and angle iron construction on a rigid frame consisting of steel channels fitted with diagonal and transverse stays, stiffening angles being provided and the whole securely rivetted together. Heavy steel castings will be incorporated in the frame construction carrying each bogie centre pin.

Efficiently lubricated side bearing faces on these castings will engage on radial bearing plates located at the extremities of the bolsters, renewable liners being provided for taking up the wear.

Drivers cabs will be provided at either end of the body with entrance doors and suitable steps and handrails, windows will also be placed in the ends and sides of the body as shown on the drawing.

The windows will be made to open, with ample room for the driver to lean out during shunting operations.

Each driver's cab will contain a master controller, power and hand brake controls, ammeters, voltmeters and pressure gauges, and all other necessary equipment for the proper operation of the locomotive in either direction.

Adequate means of ventilation will be afforded by the provision of large ventilating louvres in the body, sides and roof. Seats will be provided in the cab for the motorman and his assistant and will be so arranged that the motorman rides on the right hand side of the locomotive; should it be desired that the motorman rides on the left hand side, this can be arranged without trouble.

Bogies.

Each bogie will consist of two steel plate frames and buffer plates braced by means of stiffening plates and transoms at either end and centre of the frame to form rigid box sections; the whole will be reinforced by steel plates and angle irons, rivetted by hydraulic power where possible.

A centre bolster of strong section will be built up to carry the centre pivot casting and also to support the steel crossbars and the bolts and springs necessary for the motor suspensions.

Couplers and buffers will be fitted to each buffer plate in accordance with your standard type.

The springs will be made of carbon spring steel in accordance with the British Engineering Standards Committee Report n. 24.

Axle Boxes & Guides

The axle boxes will be of cast iron and fitted with best gunmetal bushes, either to our design, or in accordance with any standard type in use on your rolling stock.

Wheels & Axles

The wheel centres will be of cast steel with rolled steel tyres shrunk on and secured in an approved manner. They will be accurately bored, pressed on the axles by hydraulic power and firmly secured. After the wheels are assembled the tyres will be finally turned on the axle centres.

The axles will be of the best quality axle steel, machined all over, setings being provided for the gear wheel and motor bearings.

Speed indicators

A Speed Indicator Set of the «Teloc» type manufactured by The Hasler Telegraph Company will be fitted in each locomotive. These speed indicators will indicate the speed of the locomotive on dials fixed in each driving cab. To one end will be attached in addition a mileage recorder working on a mileage basis which will give a definite record of speed, time and distance throughout the run. The «Teloc» instruments are the latest development and are considered an advance on the «Hasler» type. We would be prepared, however, to instal any form of approved speed indicating apparatus to conform with your requirements.

Sanding gear.

The Locomotive will be arranged for sanding the rail in front of each wheel in either direction of motion. The sanding valves will be of the Standard Westinghouse Brake Co's. compressed air type, supplied with air through reducing valves with separate air sanding reservoirs. They will be arranged for operation from each end of the Locomotive either by an air sanding valve, or for electrical operation in the case of Locomotives working in multiple unit.

Brake gear.

The Locomotive will be fitted with the most up-to-date form of airbrake manufactured by The Westinghouse Brake Co., applying through equalising bars brake shoes on each side of each wheel. Attached is a schedule of the brake apparatus to be supplied.

Pantograph operation.

The pantographs would be raised by compressed air supplied from an auxiliary pantograph reservoir attached to the brake compressor, and would be covered by the release of the air in the pantograph cylinders. For the purpose of raising the pantographs when the compressed air supply is not available, a powerful but single hand pump is supplied with each Locomotive.

Locomotive lighting.

A supply from the 120-volt generator will be brought to a separate lighting board suitably placed in the interior of the Locomotive, on which each lighting circuit will have its switch and fuse, the whole controlled by a main switch. The interior of the Locomotive will be adequately lighted by roof fittings, and a light will be fitted in each driving compartment which will project a small beam on to the faces of the various instruments and gauges. Connections, with an adequate length of flexible lead and protected lights, will be fitted for the purpose of examining every part of the Locomotive.

Headlights.

At each end of the Locomotive would be fitted projector headlights supplied with current from the 120-volt generator, and each controlled by its own switch and fuse in the driving cab.

Tools

A set of all necessary tools for dealing with ordinary maintenance of the Locomotive outside the repair shops will be supplied with each Locomotive in a suitable case.

SCHEDULE OF WESTINGHOUSE AIRBRAKE GEAR.

- 1 50 cub. ft. Compressor driven by a 120-volt motor.
- 1 automatic switch & governor.
- 1 governor cut-out cock.
- 2 main reservoirs.
- 1 pantograph reservoir.
- 2 transfer valves.
- 1 no. 14 distributing valve with E. 6 safety valve.
- 2 brake cylinders.
- 3 centrifugal dirt collectors.
- 4 duplex air gauges.
- 2 K. 14 A. brake application & release valves.
- 2 equalising reservoirs.
- 2 reducing valves.
- 2 feeder valves.
- 2 drivers sanding valves.
- 16 sand ejectors.
- 2 whistle valves.
- 2 air-operated whistles.
- 2 pantograph operating valves.
- 2 pantograph cut-out cocks.
- 1 hand pump.
- 2 sets brake coupler pipes, dummies & chains.

All necessary piping, cocks & fittings.

The above apparatus is the latest form of quick-acting automatic and non-automatic airbrake. It would be designed to work in conjunction with the existing airbrake apparatus on your rolling stock.

SCHEDULE OF SPARE PARTS.

Traction Motors.

- 1 D. K. 80 motor complete.
- 2 sets gears & pinions.
- 2 armatures.
- 6 sets armature coils.
- 4 sets main field coils.
- 4 sets auxiliary field coils.
- 4 sets brush gear.
- 4 sets armature bearing bushes.
- 4 sets axle bearing bushes.
- 2 pr. gear cases.
- 400 carbon brushes.

Motor generator set. (motor)

- 2 armatures.
- 2 sets main field coils.
- 2 sets auxiliary field coils.
- 2 sets brush gear.
- 2 sets armature coils.
- 8 sets carbon brushes.
- 2 sets bearing bushes.

(Generator)

Spares as for motor.

Control Snares

- 4 pantograph pans complete.
- 40 sets wearing strips for pantograph.
- 10 main cartridge fuses.
- 10 sets of fuses of all sizes.
- 20 sets contacts for line-breakers.
- 2 line-breaker operating coils.
- 48 contact finger tips for auxiliary contacts of line breakers.
- 2 sets of contacts for camshaft controller.
- 2 camshaft motor armatures.
- 4 operating coils for field shunting contactors.
- 2 operating coils for reverser.
- 24 contacts for reverser.
- 6 doz. master controller fingers.
- 4 operating coils for camshaft motor relay.
- 1 complete set of relays.
- 2 doz. resistance grids of each type.
- 2 compressor switches.

Brake Snares.

- 6 compressor piston rings.
- 1 compressor motor complete.
- 6 sets motor brushes.
- 5 sets armature coils.
- 5 sets motor bearings.

GENERAL CONSIDERATIONS

With regard to our quotation for the motor coach, we wish to draw your attention to the following points.

Bodies

Our lowest quotation is for all steel bodies with elliptical roofs, but we have quoted extras for the provision of the alternatives of clerestory roofs or of wooden bodies, in accordance with the terms of your specification. The clerestory roof is a more expensive construction, and not only, in this country but also in tropical climates, has been discarded of late years in favour of the elliptical roof. Adequate ventilation can be provided by suitable ventilators of approved type.

Door operation

Our quotation includes only for ordinary and operation of doors, but if you consider that there are special conditions on the Central Brazil Railway which may make power operation of doors desirable, we shall be pleased to give you a quotation this connection, we would say that we are fully conversant with all systems of power operation, but that in general we are of the opinion that the cost of maintenance is out of all proportion to the advantages. In the case of the trailer cars which we recently supplied to the London Electric Railway, power operation of doors was fitted, because the special conditions of running in a Tube Railway necessitates the locking of all doors before a train is allowed to start, and such an operation would need the employment of eleven train attendants on a 6-car train unless some form of mechanical or electrical locking gear were provided.

Bogies

The bogies which we are putting forward have a considerably increased wheel base over those on the existing coaches. This is in accordance with English practice, and is likely to result not only in smoother running with reduced train resistance, but also in less wear of tyres and other parts.

Brake equipment

In the absence of any definite stipulation in respect to the type of brake equipment required, we have quoted for the English Westinghouse Quick-acting Automatic Brake Equipment, similar to that which is used on all the Underground Railways of London and on the other electrified suburban lines.

As an alternative we have quoted for the American A. M. M. Brake Equipment which provides certain additional facilities, particularly in the direction of ease and flexibility of control. Whether the additional complications which mean additional first cost and probably higher maintenance are justifiable, depends upon the type of service and the conditions of operation. So far as we are able to judge from graphical timetables in our possession it appears to us that the braking re-

quirements are considerably easier than those obtaining on the above mentioned Railways in this country.

With regard to electric braking, this we do not recommend as it involves complication of the electrical apparatus, greater motor heating, and considerable skill on the part of the driver. This last tends towards a reduction in the factor of safety in working the line. Moreover, there is nothing in the character of service which is likely to cause particularly heavy wear of brake shoes, having regard to the fact that the speed of the train is low when the brakes are applied (as shown by our speed time curves); and there are no gradients that cannot be quite well negotiated with an ordinary air brake.

Electrical equipment

This is fully described in the specification attached.

With regard to the motors, we have drawn out the performance curves for a diameter of wheel corresponding to a half worn tyre.

With regard to the layout of the equipment on the underframe, we enclose a preliminary drawing of this, in which we show also the auxiliary, reservoir and main reservoir belonging to the air brake equipment. This drawing shows that there is ample space for all the equipment.

We would call your attention to the fact that the necessary provision will be made (by means of duplicated electrical couplers, etc) to enable coaches to be turned and por end without preventing their being coupled in trains composed of coaches not so turned.

Trailer coach equipment

In accordance with the specification, we have quoted only for the electrical equipment necessary to provide for lighting and the connection of the control cables throughout the length of a train. It appears to us, however, that if part of the service is to be run with 2-coach trains, it may be desirable to employ trailer coaches with driving apparatus at one end, so that on the return journey a train can be driven with the trailer coach leading and all shunting can be dispensed with. Accordingly, we are quoting you an extra price each for fitting ordinary trailer coaches with the electrical portions of the driving gear. We would point out that with this arrangement the 2-coach units used to run the slack service could be coupled with a 5-coach train to form a 7-coach train for busy traffic with a minimum of delay and inconvenience.

Spare parts

We have given a schedule of spare parts which we suggest you would require to order with the coaches. For the supply of these spare parts we have quoted an extra.

SPECIFICATION FOR ALL-STEEL MOTOR COACHES WITH ELLIPTICAL ROOFS

Bodies, Under-Frames, Bogies and Brake Gear

The general arrangement of the Coach is shown on Drawing n. 2.405.

The principal dimensions will be as follows:

	Metres
Gauge	1.602
Length over Headstocks	15.950
Length over Body	15.050
Centres of Bogies	10.400
Wheel Base of bogies	2.286
Width over Body Pillars	2.953
Height from rail to centre of Buffer	1.051
Height from rail top of Floor	1.311
Height from rail top of Roof	3.580
Height inside Body	2.432
Diameter of Wheel	0.965

The Coach will be divided up as follows:

- One vestibule at each end for Motorman.
- One 1st Class Compartment with seating accommodation for the 2nd Class Coach the seating will be for 80 passengers).

Bogie

The Coach will be mounted on two 4-wheeled Motor Bogies, each arranged to carry two motors.

The arrangement of Bogie is shown on Drawing n. 2.407.

The bogie-frame will be built up of rolled steel sections, steel plates and angles, securely assembled by rivetted knees and gusset plates.

The bogie-frames will be carried on the axlebox by laminated bearing springs, the hangers of which will be fitted with auxiliary coil springs.

The swing bolster will rest on four nests of steel coil springs.

Each motor will be suspended between the axles, being carried at one side by the bogie axles, and on the other side by means of 2 coil springs carried by brackets secured to the bogie crossbars.

Steel coil springs will be fitted to take the upward lift of the motor when running.

The bolster will be of the swinging type, and will be built-up of steel sections and plates fitted with cast steel centre plates and side bearers. The end movement of the bolster will be checked by a steel coil spring.

The bolster swing links will be pivotted on the centre crossbars by brackets, which also form the lateral guides for the bolster.

The wheels will be of the steel tyred type, 955 m/m diameter on tread, and mounted on steel axles.

The bogie will be fitted with check chains.

Bogie brakegear

Two brake blocks will be applied to each wheel, being operated by an arrangement of levers arranged to give equal simultaneous pressure on all brake blocks.

The brake blocks are fitted with brake holders and are easily renewable with a minimum of waste metal.

Underframe

The underframe will be strongly constructed of rolled steel sections, and will be securely assembled by rivetted knees and gusset plates.

At each end of the frame will be fitted a central buffer of Automatic type. A safety chain will be fitted at each side of the coupler and attached by a strong eyebolt to the headstock.

Brakegear

Each Vestibule will be fitted with a hand screw brake operated by a handwheel arranged to apply the brake blocks through the intermediary of the Westinghouse Brake levers.

For particulars of the Westinghouse Brake apparatus itself see separate Specification.

Flooring

The floor will be built-up steel dovetail sheeting extending from side to side of the Coach, on which will be laid a thickness of «Decolite» or other suitable material.

Trap-doors for access to the motors will be suitably arranged in the floor consisting of pressed steel trays filled with the same floor material as the rest of the Coach, and fitted with suitable handles for lifting.

Coach Body

The Cross Section of the Coach is shown on Drawing No. 2.405/13.

The Coach Body will be designed and built in accordance with the latest modern practice. It will consist of a steel structure built up of steel pressings and steel sections with steel outside sheeting and mouldings, and interior finish of steel sheeting with polished teak mouldings.

The motorman's compartment will be provided with windows and louvres arranged to slide vertically.

In the centre of the vestibule will be fitted a hinged door of teak, glazed in the upper portion and fitted with a steel lower panel.

The side entrances of the vestibule will be fitted with folding lattice gates.

Steps will be provided to give access to the vestibules, and in order to accommodate these, the width of the platform of the vestibule will be reduced.

A hinged chequered-plate will be arranged to fall over the gap above the steps when the Coach is running.

The upper portion of the passenger compartment will be fitted with a pair of teak sliding doors, operated by hand, arranged to work together and sliding inside the partition. The upper portion of these doors will be glazed, and the lower panel will be of steel.

Access to the passenger compartment from the station platform will be by means of a pair of teak doors arranged to work together and operated by hand. These doors will be glazed in the upper portion, and fitted with a steel panel in the lower portion.

The passenger compartment will be provided with 28 window openings, each of which will be fitted with windows and louvres arranged to slide vertically. The lower portion of the window will slide down into the wall of the Coach; the upper portion will slide upwards. The upper and lower portions of the louvres will slide upwards.

The windows and louvres will be complete with all necessary metallic fittings for raising and lowering, and rubber cushions.

All the side entrances of the Coach will be provided with suitable grab handles for the convenience of passengers.

Polished plate glass will be used throughout the Coach.

The roof of the Coach, which would be of the elliptical type, will be provided with «Torpedo» ventilators, ventilating the interior of the Coach by means of «Hit and Miss» regulators fitted into the ceiling, which will consist of steel plates.

The roof of the Coach will be arranged to receive the pantograph.

Interior fitting

The whole of the interior fittings, such as door handles, window fittings, parcel rack brackets, etc., will be of polished brass on both 1st and 2nd Class Coaches.

Parcel Racks

Parcel racks will be fitted along the sides of the Coach above the windows.

Seating

In the 1st Class Coaches the seats and seat-backs will be of «Rattan» with reversible backs.

In the 2nd Class Coaches the seats and backs will be of wood lats. The seats will be fixed back-to-back.

Painting

Before despatch all parts will receive two coats of anti-corrosive paint. The final painting and varnishing will be done on site after erection.

Shipment

The Coach will be despatched for shipment in the following sections, and each will be suitably protected where necessary:

- Bogie Frame complete;
- Underframe complete;
- Bays, Ends and Partitions;
- Roof;
- Wheels and Axles;
- Springs, Axleboxes, Brakegear, Couples, etc.

Materials and Workmanship

The workmanship and materials used in the construction of the Coaches will be of the best of their respective kinds.

Particular attention will be paid to the easy replacement of parts and facility of overhauling.

SPECIFICATION FOR MOTOR COACHES WITH WOODEN BODIES AND CLERESTORY ROOF

UNDERFRAMES AND BOGIES AS FOR STEEL BODIES

Principal Dimensions

Length over vestibules	15.95
Length over body ends	13.44
Width over body	3.00
Height from rail to centre of Coupler	1.05
Height from rail to top of Floor	1.25
Height from rail to top of motor roof	3.88
Width of vestibule doorways	0.75
Width of doorways, at centre of body	1.20
Centres of bogies	10.50

General

The bodies generally will be in accordance with the details shown on Drawings Nos. 2.304 and 2.305.

Body Framing

The centrails, side sills, truss planks, intermediate pillars, and all framing generally, covered, in or out of sight, will be of the best quality pitch pine; external panels, matchboarding and mouldings will be of the best teak.

Vertical tie bolts will be fitted between the side pillars, extending from side sills to centrails, and strong bent framing knees will be fitted where necessary. The body sides, below the garnish rails will be stiffened by means of timber diagonal braces of pitch pine. The outside matchboarding will be 5/8" thick, the boards being 3" wide to sight, solid tongued and grooved. The roof sticks will be of ash, reinforced where necessary by steel carlines. The outside roofing boards will be of red deal 3 1/4" thick and 8" wide, the inside ceiling boards being of red deal 3" wide by 3/8" thick, both being solid tongued and grooved. The vestibule canopy roof boards will be of ash laid in narrow widths. The roof will be covered externally with roofing canvas of approved make, the joints of the boards having previously been well bedded with thick white lead paint.

Lights & Louvres

Lights and louvres will be fitted as shown, the windows being arranged to fall, and the louvres to slide upwards, these being made in two parts. Both window frames and louvres are of teak, the glass in the windows being of best polished plate glass 3/16" thick. The louvres will be fitted with greenwood sash holders to retain the frames in any position, and American aprig catches and stops will also be supplied.

Side & End Doors

All side and end doors will be of teak 1 1/4" thick, with teak panels at the bottom and glazed at the top. All doors will be of the sliding type and arranged to run easily on rollers, the side and end doors being in halves. A small door (hinged) will also be fitted at the end of the vestibule to give access to the next carriage, when being run in a train.

Interior Finish

All interior finish will be of best teak in the case of the first-class coaches, properly framed up, panelled and moulded to give a good appearance. The whole will be well French polished and got up in first-class style. The clerestory lights, of Muranese glass, are fixed as shown, and the ends of the clerestory will be teak panelled similar to the rest of the body. The ceilings will be of three-ply birch, painted dead cream, and suitably lined and moulded.

In the case of the second-class cars, the interior finish will be of pitch pine finely varnished, the windows and louvres being in teak as in the first-class.

Interior Fittings

The interior fittings, parcel racks and platform gates will be identical with those for the steel bodies.

Flooring

The floors will be formed of dovetailed corrugated steel sheeting, and filled in with a fireproof composition of approved make. The whole of the flooring will be laid when the coaches arrive at their destination.

Ventilation

The ventilation will be effected by means of torpedo ventilators in the roof, having bit and regulators on the inside of the ceilings.

Painting

The exteriors of the carriages, after having been well rubbed down and stopped, will be varnished with 6 coats of best copal varnish, the last being smoothed down whilst wet and again, when thoroughly hardened. They will then receive a final coat of the best hard wearing varnish.

The lettering on the outside of the coach will be as directed by the Railway Company, the transfers for same being obtained from an approved maker.

Seats

The seats will be of reversible type, trimmed with raffan, in the case of the first-class cars, and arranged as shown on the general drawing.

In the case of the second-class cars, the seats will be of the fixed type arranged back to back. The seat supports will be of mild steel and the laths forming the seats and the backs will be of pitch pine varnished to match the general finish.

Packing

The bodies and all internal fittings and furnishings will be packed in strong zinc lined cases. For convenience in packing and for shipment, the roofs will be made in three sections, the body sides in two sections.

SCHEDULE OF BRAKE APPARATUS COMPRISED IN MOTOR COACHES**English Westinghouse Quick Acting Automatic Brake Equipment**

For each Motor Coach:

Item	Piece No.
1 1.500 volt. Westinghouse Compressor type D.	
3. E. G.	
1 air Compressor Governor.	
1 Set of Accessories for same.	
1 safety Valve.	
1 main air Reservoir 22' X 48".	
1 1/2" Drain Cock, type R. D.	
1 1/2" Drain Cock, type R. D.	42
2 driver's Brake Valves No. 4E.	
2 pressure Reducing Valves, type C. 6. V.	15
2 30" X 11" Equalising Reservoirs	503
2 6" Duplex Pressure Gauges	606
2 1" Brake Valve Isolating Cocks, type B. V.	555
1 16" X 9-1/2" Brake Cylinder type H. F. T.	621
1 automatic Slack Adjuster with Skotted Crosshead	794
1 release Spring	591
1 3-1/2" Triple Valve, type O. A. E.	
1 15" X 38" Auxiliary Reservoir	510
1 release Valve, type H.	491
1 1" Dust Catcher	530
2 1" Coupling Cocks, type B. R.	547
2 1" X 24" Hose Couplings, type A. S.	566
2 1" Dummy Couplings	575
2 3/4" Coupling Cocks, type B. R.	544
2 3/4" X 20" Hose Couplings, type M. S.	6.047
2 3/4" Dummy Couplings, type M.	6.288
2 pneumatic Whistles, type O.	1.615
2 pneumatic Whistle Valves, type H.	1.646

ALTERNATIVE — (quoted as an extra)**American Westinghouse A. M. M. Automatic Brake Equipment With Straight Air Feature**

1 1.500 volt. Westinghouse Compressor type D.	
3. F. and suction strainer	68.321
1 E-1 Safety Valve, set at 110 lbs.	24.107
Item	Piece No.
1 S. G. A Governor, set at 85 and 100 lbs.	62.112
1 A. 8 Compressor Switch, 18-60 volt Magnet.	64.332
1 5 amp. 600 volt Snap Switch H and H. 350 1/2	
1 15 amp. 1.500 volt Combined Switch and Fuse Block	48.189
1 6 amp. 2.500 volt Fuse	
1 3/4" Main Reservoir Cutout Cock	2.233
2 M. 24. C Brake Valves, less Handle.	50.506
1 brake Valve Handle	45.188
2 equalising Reservoirs	4.884
2 3/8" Cutout cocks	9.053
2 3 1/2" Duplex Air Gauges	36.614
2 1/8" Unions with 1/64" Choke.	27.403
1 14" X 12" Type R Brake Cylinder, less Lever Bracket	70.045
1 12" X 33" Auxiliary Reservoir	33.079
1 1/4" Reservoir Drain Cock	41.814
2 12" Reservoir Hangers and Blocks	20.527
1 16" X 48" Supplementary Reservoir	33.686
1 12" Reservoir Drain Cock	7.716
2 16" Reservoir Hangers and Blocks	16.908

1 M. 2. B. Triple Valve.....	30.845
1 triple Valve Gasket	9.356
1 branch Pipe Air Strainer	9.523
1 1" Triple Valve Cutout Cock.....	2.135
1 1" Centrifugal Dirt Collector	36.454
1 1" Brake Pipe Tee	47.167
1 No. 14 Double Check Valve	31.790
1 no. 15 Double Check Valve.....	40.182
1 B. 3. A. Conductor's Valve.....	51.497
2 1" Angle Cocks	22.416
2 1-1/8" X 22" Hose with FP. 4 Couplings and 1" Nipple	46.578
2 F Dummy Couplings with Chain	20.809
2 3/4" Cutout Cocks	2.233
2 3/4" Angle fittings	2.237
2 3/4" X 22" Hose with LP-3 Couplings and 3/4" Nipple	32.091
2 L Dummy Couplings with Chain.....	20.817
1 type J. Automatic Slack Adjuster, and Fittings..	33.636
2 16" X 42" Enamelled Main Reservoirs.....	
2 1/2" Reservoir Drain Cocks	7.716
4 16" Reservoir Hangers and Blocks	16.906
3 2" X 1" Reservoir Unions	51.447
2 Hornsone Whistles	21.313
2 1/2" X 3/8" Whistle Valves	31.422
2 3/8" Cutout Cocks	9.053

AIR BRAKE EQUIPMENT FOR MOTOR COACHES DESCRIPTIVE MATTER

English Westinghouse quick acting automatic brake equipment:

The above equipment is of the ordinary type which has been standard for some years, so that it does not call for any special description. The apparatus comprised is given in the Schedule attached hereto. The Compressors are described in the Specification of Electrical Control Equipment.

American Westinghouse A. M. M. automatic brake equipment with straight air feature.

The above equipment, which we are quoting as an extra, comprises several features not possessed by the above plain automatic equipment.

The compressors would be of the D. 3-F type driven by a 1500 volt motor and having a piston displacement of 36 cubic feet per minute. The characteristic operating features of the brake equipment are as follows:

1. Under all circumstances, whether operating "straight air" or "automatic" it possesses the automatic feature; that is, any reduction in brake pipe pressure, which may result from a rupture of the piping, burst hose, or parting of the train, will cause the brakes to apply with full power. This is the essential and valuable feature which distinguishes the automatic from the purely straight-air type of brake apparatus, and to which all other operative advantages are subordinate in the safe and economical handling of the trains of today.
2. Quick recharge feature, by which a rapid recharging of the auxiliary reservoirs is secured, thus insuring the possibility of obtaining full braking power immediately after a release has been made, and permitting as many applications and releases in quick succession as may be desired, without depleting the system.
3. Quick service feature, which secures a very quick serial action of the brakes throughout the train in service applications, similar in character to that obtained in an emergency application, but less in degree. This makes certain the prompt and uniform application of all brakes in the train during service operation, and increases correspondingly the effectiveness of any given brake pipe reduction.
4. Graduated release feature which enables the motorman to control the exhaust of brake cylinder pressure at will and thus partially or entirely release the brakes on the entire train as may be desired. This permits him to apply the brakes with maximum power at the beginning of the stop, and release in a series of steps or gradations as the speed diminishes, thus accommodating the brake shoe pressure to the reduction in speed, allowing the trucks to right themselves, and combining smoothness with accuracy and shortness of stop to much greater degree than is possible under ordinary conditions where this feature does not exist.

5. High emergency pressure, which gives maximum brake cylinder pressure in emergency applications and, therefore the shortest possible stop when most needed. Where a brake pipe pressure of 70 pounds is carried, the cylinder pressure obtained in automatic emergency applications is approximately 67 pounds on the head motor car, whereas, in ordinary automatic service applications 50 pounds is the maximum cylinder pressure obtainable. This means a gain of 17 pounds or 34 % in braking power for emergency as compared with service applications. In emergency applications on trailer cars where straight air is not available, the brake cylinder pressure obtained is approximately 65 pounds.

6. Cylinder pressure maintained against leakage in emergency applications.
7. Flexibility and promptness of straight air operation on a single car.
8. All the features of straight air and in addition an automatic brake for safety.
9. Both straight air and automatic operation by the movement of one brake valve handle.
10. Both straight air and automatic operation without the interference with or sacrificing any of the normal functions of either.
11. Adaptable to cars used in switching service or occasionally handling freight, or other cars equipped with automatic brakes.
12. An emergency application can always be made even if the brake pipe cut out cock (when supplied) underneath the operating brake valve is closed.

From the above it is apparent that this equipment combines the flexibility of the straight-air brake with the safety of the automatic system in a manner which affords the operator complete control of the brakes as regards both application and release, and at the same time affords increased protection in case of emergency, and an adaptability to either single car or train service with equal facility and efficiency.

The equipment is shown diagrammatically on Drawing No. D 318 which also shows the trailer coach equipment which we are not including.

TRAIN PERFORMANCE

With regard to the performance of the Equipments we are putting forward, we would call your attention to certain assumptions which we have made in estimating this.

Train resistance

We enclose herewith a curve No. FX.686[RWS]2, showing the train resistance we have assumed. This is based on the figure given in your Specification of 10 kg. per ton, which we have taken as applying at 45 m. p. h.

With regard to the Running of 2-coach trains, we should expect the train resistance in kg. per ton to be higher than in the case of the heavier trains, but on the other hand, the voltage on the line, and hence the speed of the motors, would probably be higher, so that we have assumed the same figures for train resistance inasmuch as we have made no allowance for increased voltage.

Train weights

With regard to this matter, we attach hereto a statement showing the details on which we have based our estimate. You will note that for the weight of the trailer coaches which you are building we have taken as 22.15 metric tons which leaves a substantial margin over what we understand is your estimated weight of 19.5 metric tons.

Voltage

In making our calculations we have assumed an average line voltage of 1,350 which appears to us to be reasonable under the conditions stated.

Retardation

We have assumed an average retardation during braking of 2.5 k. m. per hour per second.

Speed and current time curves

We enclose the following drawings showing the above for loaded train:

No. EX[686]RWS[4] — 5-coach train: 4S. D. services, Central to Deodoro, with five intermediate stops.

No. EX[686]RWS[5] — 5-coach train: «S. U.» services between Central and Madureira.

No. EX[686]RWS[6] — 2-coach train: «S. D.» services between Central and Deodoro, with ten intermediate stops.

With regard to these curves, the first one shows the performance of the train in detail from station to station making due allowance for the gradients.

With regard to the «S. U.» services, this is drawn out for the average length of run on the services named.

With regard to the 2-coach train with the ten intermediate stops on the «S. D.» service, we have assumed the make-up of train to be one motor coach and one trailer coach. We have shown the performance of such a train for the average length of run on the service named.

With regard to the running of the 5-coach trains on the «S. U.» and «S. D.» services, this means that the same equipments have to be designed for running on short sections at low speeds and on long sections at comparatively high speeds. You will appreciate that the characteristics required are very different, but in order to get a reasonably economical performance on the sort sections and still permit of the attainment of the high speeds required on the long sections, we have put forward motors with a considerable margin of horsepower over and above what is necessary to ensure satisfactory continuous performance without overheating. Also with the same object, we have put forward field control, thereby getting the maximum starting tractive effort possible without reducing the maximum speed attainable.

With regard to this matter we find that the motors will have ample capacity to run the «S. U.» service at an average running speed (exclusive of stops) of 36.5 k. m. per hour instead of the 29.4 k. m. per hour specified, and it may be worth while to consider an increase of speed on this service having regard to the fact that the necessary horsepower is available.

With regard to 1-coach trains, we have assumed that these will be composed of 3 motor coaches and 4 trailer coaches in accordance with the details given under «Weights». This would constitute an easier service than the 5-coach trains, by reason of the smaller loading per motor and consequently the performance of 7-coach trains can be made to show an improvement over that of the 5-coach trains if required.

Maximum Speed.

The maximum speed of the trains on the level under the conditions stated will be as follows:

5-coach trains	70 k. m. hour.
2-coach trains	72.5 k. m. hour.

Acceleration

The motors will be capable of accelerating the 5-coach train on the level at a rate of 2.5 k. m. per hour per second up to a speed of 30 k. m. per hour and the 2-coach train at a rate of 3 k. m. per hour per second up to the same speed.

Heating.

With regard to this, we estimate that for running the most severe of the services named, the continuous horsepower required of the motors is only 75 % of their rated continuous horsepower, and under these conditions, making due allowance for the effect of tropical temperature, we are confident that the motors will run very substantially cooler than the temperature for which they are designed; accordingly, we anticipate that the maintenance of the motors will be exceedingly low.

SCHEDULE OF ELECTRICAL EQUIPMENT COMPRISED

On each motor coach

No. per equipment — Description

- 4 D.K. 75 motors complete with gears & gear cases.
- 1 set of accelerating resistance.
- 2 sets of field shunt resistance.
- 2 master controllers with dead man's handle & valve.
- 1 control cut-out switch.
- 2 line-breakers.
- 1 main isolating switch.
- 1 overload relay.
- 1 main camshaft controller comprising pilot motor, shunt relay, position regulator & 16 contactors.
- 1 reverser.
- 1 motor cut-out switch.
- 1 current limit relay.

- 2 control circuit connection boxes.
- 1 set of couplers for connecting the control & other electrical circuits between coaches.
- 2 control & overload reset switches & fuses.
- 1 main lighting switch & fuse.
- 1 pantograph current collector.
- 1 lightning arrester.
- 1 3-way isolating cock for pantograph.
- 1 hand air pump for same.
- 1 electrically-operated valve for remote control of pantograph.
- 2 master switches for same.
- 1 main high-tension fuse.
- 1 motor generator set.
- 1 set of control gear for same.
- 1 L.T. bus line connection box.
- 1 set of power cabling.
- 1 set of control cabling.
- 1 set of troughing & conduit for protection of same.
- 1 set of lighting fittings.
- Sundry switches.

On each trailer coach

- 1 set of couplers for connecting the control & other electrical circuits between coaches.
- 1 main lighting switch & fuse.
- 1 low-tension bus line connection box.
- 1 set of cable.
- 1 set of conduit for protection of same.
- 1 set of lighting fittings.
- Sundry switches.

Extras

For control trailer coach (single end)

- 1 control & overload reset switch & fuse.
- 1 master switch for pantograph operation.
- 1 master controller complete with dead man's handle & valve.
- 1 control circuit connection box.

SPECIFICATION OF MOTORS

These will be of the self-ventilated type of our D.K. Standard design, similar to those which we now have in hand for the Midi Railway. The motors will be insulated for 1500 volts, and wound for 750 volts.

The characteristics of the motor at 675 volts are shown on Performance Curve No. EX[686]RWS[1], the outline dimensions on Drawing No. P2002M020A., the longitudinal section on Drawing No. P2003M012A., and cross section on Drawing No. P2003M013A.

The outline drawing shows the motor mounted on wheels 1,020 m/m in diameter, but we are putting forward wheels of 965 m/m diameter which will reduce the clearance under the motor from 189 m/m to 162 m/m, and the clearance under the gear case from 160 m/m to 133 m/m. The form of suspension shown is arranged to suit the trucks on the Midi Railway, as also the gear wheel mounted on the hub of one of the driving wheels, but the motors could be modified in these respects if required according to our standard method of suspension described on p.6 of this specification, and with gears for mounting directly on the axle.

Rating

The rated horsepower of the motor at 675 volts is as follows:—

Rating	H. P.	Temperature Rise ° C. by thermometer.	
		Commutator	Other parts
One-hour.....	156	90	75
Continuous.....	110	90	60

The motors will be capable of developing during acceleration an output of 200 H. P., and momentarily a considerably greater output.

Commutation

The motors will run in either direction from no-load to the above-mentioned overload with fixed brush position and virtual absence of sparking on the commutator.

Ventilation

The motor will be of the self-ventilated type having a system of positive ventilation. Large axial ventilating ducts are provided in the armature core extending through the commutator hub at one end and leading to a powerful exhaust fan at the pinion end of the armature. The fan itself is formed out of a part of the spider. The air enters through screened inlets at the commutator end. One current of air is drawn through the ducts in the armature core and another current passes over the armature round the field coils, both currents meeting at the fan which discharges through four screened outlets to the pinion end.

The velocity of the air is such that any dust which may get into the casings is carried right through and expelled, and this operation is facilitated by the smooth and direct air passages, and by the uni-directional character of the air currents in the casing.

Magnet frame

The Magnet Frame is of high permeability cast steel and is of the box type. Bored and recessed openings at each end are provided to receive the armature bearing boxes which are secured by steel bolts tapped into the frame and securely locked against turning.

Suitable machined seatings are provided for the main poles and interpoles, and also for the brush-holder yoke.

A large opening with pressed steel cover is provided for the commutator and brush gear for easy inspection and adjustment. The cover is held in position by means of a spring lock and is easily removable. A similar cover is provided directly underneath the commutator.

Suitably protected openings are provided in the frame for the ingress and egress of the ventilating air.

Accurately machined and registered joints are provided at an angle of about 60° to receive the axle bearing boxes.

Armature core

The Armature Core is built up of thin steel laminations with a low hysteresis loss, each sheet being thinly coated with insulating lacquer.

The core is carried on and keyed to a cast steel spider and is held in position by a cast steel and plate and steel nut securely locked.

There are no radial ducts in the armature core, so that spacing supports are eliminated, and the plates are clamped together under great pressure. This, together with accurate fitting on the spider, which is of large and uniform diameter, ensures a tight core.

The spider is pressed and keyed on the shaft and supports the pinion end armature winding. It also extends under the commutator hub so that the shaft can be removed or replaced without disturbing the armature windings or commutator.

Armature shaft

The shaft is made of best quality hammered steel, ground to gauge. The journal surfaces are rolled to ensure a maximum life of the bearing bushes.

Armature coils

These are former wound and insulated with mica tape. The portion which is to lie in the slot is covered with a stout mica sleeve, after which the coils are pressed and baked. The insulation of the coils is of class "B" quality in accordance with the requirements of the specification issued by the American Institute of Electrical Engineers. Before the coils are placed in position, the core is sprayed with air-drying black varnish, and the slots are lined with leatheroid to prevent mechanical injury to the bars.

The bars and windings are supported by the spider and clamping plate which completely shroud them on the under side.

The bars are run continuously from commutator segments to commutator segment, there being no back and connections.

The armature winding is held in place with steel binding wires sunk flush with the core and separated from the bars

by hardwood strips. After the binding wires are in place the whole armature is baked for 12 hours and given a final spray of sirding black finishing varnish.

Commutator

The commutator is built on a separate cast steel spider carried on and keyed to an extension of the armature spider and held in position by a steel nut securely locked. The commutator can thus be removed complete without dismantling.

The bars are of hard drawn copper finished accurately to gauge, and are insulated from each other with best grade mica and held in position by heavy and flanges fitting into deep "V" notches turned in the bars. The end flanges are insulated from the bars by cyanite end rings and clamped together by steel bolts at the front end. The mica between bars is grooved to a depth of 1-2 mm below the surface of the commutator. An allowance of 16 mm is made for radial wear.

Poles

The main poles are built up of thin steel sheets rivetted together between cast steel end plates and chaped to form a shoe so as to give the proper field distribution and at the same time serve as a support for the field coils.

The interpoles are of drop forged steel with shaped pole tips for supporting the field coils. Both main and interpoles are accurately machined and clamped to the machined seatings on the magnet frame by steel bolts.

Field coils

The main and interpole coils are former wound and then vacuum-impregnated with insulating compound in order to fill up the interstices. They are afterwards baked and insulated with a combined covering of mica and linen taped over with strong braided webbing. The complete coil is finally treated with special compound and again baked to render it impervious to moisture.

The coils are clamped between flat steel springs resting on the magnet frame and brass washers supported by the pole pieces. They are thus protected against injury in the event of armature trouble, and any shrinkage of the coil is automatically taken up, which ensures a rigid construction and obviates failures from loose coils.

With regard to field connections, these are made at the field coil terminals, where the incoming lead is clamped by means of screws and finally sweated solid. This makes a thoroughly sound joint so that there is no risk of overheating. Moreover, in this way the longest possible length of lead is left flexible, which reduces the tendency to fracture.

Bearings

The armature bearing consist of solid bronze bushes lined with white metal, and have grooves machined in to distribute the oil over the surface of the journal. The bushes are keyed in position in the cast steel bearing boxes.

The axle bearing bushes are of the same construction, except that they are split. They are keyed to the cast steel boxes which are bolted to the machined registered surface on the magnet frame by means of "through" bolts securely locked.

Lubrication

The lubrication of armature and axle bearing is by means of woolwaste and horsehair saturated in oil and exposing an ample surface to the shaft.

Brush-holders & Brushes

The brush-holders are made of cast bronze and adjustable radially and bolted to an insulated yoke to which they are clamped by securely locked steel bolts accessible by removing the commutator or cover.

The brushes are of carbon and provided with flexible copper connections. They slide in accurately finished boxes. Each brush is independently adjustable.

Suspension

The motor is arranged for suspension by means of a beam bolted to the magnet frame and supported between two coil springs connected to the truck frame. The arrangement is such that blows are cushioned as far as possible, and an

amount of lateral play between truck and magnet frame is provided sufficient to avoid the excessive wear of suspension bearing flanges which sometimes occurs.

Gearing

The gearing is of the single-reduction spur type, the pinion being hammered steel cut from the solid keyed to a taper on the armature shaft and held in position by a steel nut securely locked. The gear wheel is of high grade steel pressed solid on to the axle, or in halves bolted together, as may be approved. The teeth are accurately cut to n. 2 1/2 diametral pitch.

Gear case

The gearing is enclosed in a stout pressed steel case in halves, which are clamped together with steel bolts securely locked.

The gear case is supported at each end directly under the flanged lugs so that no rivetted brackets are required.

The cast steel arms forming the supports are designed to withstand heavy vibration, and are clamped to the case by steel bolts.

Insulation tests

The insulation between all live parts of the motor and the frame will be tested with alternating current for one minute at a pressure equal to twice the working pressure plus 1,000 volts.

Interchangeability

All parts of the motor are machined and finished to gauge, and all drilling is done in jigs, thus ensuring absolute interchangeability of similar parts.

SPECIFICATION OF CONTROL EQUIPMENT, ETC.

The Control Equipment will be of the English Electric Multiple Unit Camshaft type of our standard design and similar to those which we are at present manufacturing.

This Control is designed for either automatic or manual operation, the connections being shown on Drawing No. 132-302.

The Control Equipment is operated at 120 volts and includes the following essential features:

a) a camshaft rotated by a pilot motor under the control of relays and of the Master Controller. The camshaft carries a number of cams which open and close the contactors in definite sequence;

b) two contactor type line switches to break the main circuit;

c) the usual electrically-operated auxiliary gear, that is to say, reverser, etc.

The use of cams gives a mechanical control of the sequence of contactor operation and obviates the necessity for fitting the electric interlocks which, with solenoid operation, are more or less numerous and deal with appreciable currents in highly inductive circuits. Thus, the English Electric Camshaft Control eliminates a serious source of trouble in regard to both maintenance cost and reliability.

None for the contactors break any current, except the two which have to deal with comparatively small currents during transition from series to parallel. These contactors are fitted with blow-outs. The reduction in the number of current breaking contactors makes the whole equipment very compact, and is another factor in reducing maintenance.

The method of control of the camshaft motor is by short-circuiting the armature under full field, which gives a dead-beat check to the movement of the camshaft. The short-circuiting is accomplished through the contacts of a shunt relay which closes when the coil is de-energised. The relay coil is de-energised by the opening of contacts on the position regulator or the current limit relay. The camshaft is started again by the opening of these contacts when the shunt relay coil is energised. The position regulator ensures the exact location of positions corresponding to closed contactors, and the current limit relay controls the rate of notching in conformity with the allowable main motor current. Provision is also made for manual operation by means of an additional relay, the contacts on which short-circuit those on the current limit relay. The camshaft is returned to the starting position by reversing the pilot motor. This is accomplished by means of a set of contacts actuated by the line switches, so that, when they open, the pilot motor is reversed.

The line switches are operated by solenoid plungers and are each fitted with a strong magnetic blow-out of the D.K. M. tallic Shield Type. They also act as circuit-breakers through the operation of a separate overload tripping coil which breaks the control circuit.

The overload trip can be reset by means of a switch in the driver's cab and the line switches again closed after the contactors have returned to the "off" position.

The reverser, which is of the usual drum type, is operated by heavy solenoid plungers loosely connected to the rocker in such a manner that their impact causes its movement.

Field control is accomplished by providing two steps of field shunting through a resistance.

An important feature of the control system is that the motor field and interpole windings are always connected on the earth side of the motors, thus greatly reducing the risk of breakdown the maintenance of the field coils to practically nil.

Another feature is that the control circuits are protected entirely by the main control fuses and separate fuses on each circuit are dispensed with. This has the important advantage of reducing the number of delays that otherwise occur from no other cause than blown fuses.

The main isolating switch is provided with a mechanical interlock which prevents access being had to the cases containing high-tension apparatus unless this switch is open.

Operation of control equipment

The Master Controller is provided with a main handle and a reversing handle interlocked with each in the usual way. The main handle has eleven operating positions corresponding to the seven resistance steps, the series position and the three parallel running positions with full and shunt motor field. The reverse handle has four positions, two "ahead" and two "reverse". The first position of the reverse handle, both "ahead" and "reverse", is for automatic working and the second for manual working.

The normal method of starting a train is to place the reverser handle to automatic position "ahead" and then move the main handle right round to "full parallel" position, when the camshaft will automatically notch up under the control of a current limit relay so as to keep the accelerating current of the main motors between pre-determined limits. The sequence of operation is as follows:

1. The reverser is set.
2. The main line switches close, thus setting the circuit through the pilot motor for forward operation of the camshaft.
3. The current now flowing through the main circuit operates the current limit relay, which de-energises the main shunt relay and so short-circuits the armature of the pilot motor. Thus the camshaft cannot move until the main current falls to the lower limit, when the main shunt relay is energised and the camshaft is allowed to proceed. The increased main current now operates the current limit relay again and the movement of the camshaft is arrested at the position corresponding to the second step, until the current falls once more to the lower limit.

In this way, notching up proceeds automatically to the full parallel position.

If, after current is cut off and while the train is still travelling at speed, the controller is put to the "full parallel" position again, the camshaft will notch up in from 3 to 4 seconds.

If, instead of putting the main handle to "full parallel" it is left at an intermediate position, the contactors will automatically notch up, but only so far as to correspond with this intermediate position, where further movement of the camshaft is stopped by the breaking of the shunt relay circuit by contacts on the position regulator.

If the reverse handle is put to the second or "manual" position, the automatic feature is cut out and the combination of contactors corresponding to the position of the main handle will be obtained directly.

These two features are useful when a train is being started under difficult conditions, due, for instance to gradient or slippery rails.

Upon the master controller being returned to the "off" position, the line switches open, thus reversing the pilot motor and returning the camshaft to the starting position. In the event of failure of the current supply, the line

switches open, but the camshaft does not return to the starting position until current is restored. The line switches, however, do not close, even if the master controller be in the "on" position, until the camshaft arrives at the starting position, and accordingly no current is on the main motors until then.

Manufacturing specification of control equipment

The insulation of all parts in the power circuit is on the mica and metal principle throughout. The high-tension circuits are made to stand a test pressure of twice the working voltage plus 1,000 alternating current applied for one minute.

The control circuits are made to stand a test of 1,000 volts alternating current for one minute.

All apparatus is made accurately to jig to ensure interchangeability of parts.

Line switches

The line switches are operated by solenoid plungers and are fitted with strong magnetic blow-outs of the D. K. Metallic Shield Type. They are designed to rupture the arc keep the contacts clean under the severest conditions of service. The main contacts are made of hard copper of a special section, and are arranged to come into engagement with a rolling and wiping action, contact carrier is insulated with micanite hot pressed on and forming a very solid construction. The hinged contact member is provided with heavy flexible copper brisings to carry the current past the hinge. The blow-out coil is made of thoroughly annealed copper strip wound on edge with red rope paper insulation inserted between the turns. The coil is insulated by means of a mica tube from the external copper shield. The blow-out core is made of mild steel and is secured by set screws to the cast iron blow-out cheeks. The arc shields are made of moulded composition of high insulating and arc resisting qualities. The operating magnet consists of a cast iron yoke of strong proportions, which also forms the frame on which the switch is built. The plunger is cone shaped and the core has a corresponding conical recess at its lower end. The upper end of the core is screwed into the yoke thus forming a means of adjusting the air gap. The magnet coil is wound with fine cotton-covered copper wire and the starting and finishing ends are made of rubber covered flexible cord; the wound coil is vacuum dried and impregnated with special varnish. The contacts for reversing the pilot motor are clamped on the main contact lever, and are suitably insulated from it. The fixed contacts consist of hard copper stampings rivetted to phosphor bronze springs and are provided with spring locked adjusting screws; they are mounted on an insulating block which is bolted to the switch frame.

Reversers

The reverser is of the drum type. Segments made of hard copper stampings are clamped on mica insulated square steel bars supported in the centre by a bracket which carries a pivot on which the drum can rock. After the segments are clamped in position they are turned to come concentric with the pivot. The fixed contacts consist of hard copper stampings rivetted to phosphor bronze springs. The drum and finger carrying bars are bolted to a strong cast iron frame which forms the yoke of the operating magnets. The magnets are of the plunger type with one coil for each direction of travel. The coils are wound over a brass tube insulated with red rope paper and provided with moulded end washers and spacing washers. The coils are wound with fine cotton-covered copper wire of ample section and the starting and finishing ends are made of rubber covered flexible cord; the wound coil is vacuum dried and impregnated with special varnish.

Main Contactors, Camshaft & Pilot Motor

The contactors for effecting the various changes of connection of the motor armatures and fields, and for varying the resistance in circuit are contained in a heavy metal case. They are arranged in a row, and are so adapted as to be operated in their proper sequence by solid cut steel cams mounted upon a square steel shaft driven through double-reduction gearing by a small pilot motor directly controlled from the Master Controller.

The pilot motor, gearing, camshaft and contactors are all contained in the one case which is provided with a suitable cover for inspection purposes.

The small pilot motor is shunt wound with extra large proportioned commutator, and otherwise specially arranged to carry the operating current without sparking or overheating.

Relays

All relays are carefully designed for the work they have to perform.

The Current Limit Relay is of the balanced type, arranged so that the contacts open and close at only a small difference in the current flowing through the operating coil. Suitable means are provided for adjustment in conformity with the limiting main current desired.

The Main Shunt Relay is of substantial construction arranged to ensure good contact for short-circuiting the pilot motor armature.

Master controllers

The master controller is built on a strong cast iron frame, the front is covered with a sheet steel cover easily removable for inspection purposes. The main cylinder and reversing cylinder are mechanically interlocked in such a way that the main cylinder cannot be rotated unless the reversing cylinder is on one of the forward or reverse positions; it is also so arranged that the main cylinder locks the reversing cylinder and prevents the removal of the reversing handle except at "off" position.

The controller operates only voltage circuits. The contacts are of hard copper stampings rivetted to phosphor bronze springs, and are provided with spring locked adjusting screws. The finger shoes are clamped on square steel bars insulated with red rope paper. The contact drum consists of cast brass segments clamped to an insulated square steel shaft, and in this position, they are turned to form a true cylinder on which are mounted the renewable hard copper wearing strips.

The main controller handle is fitted with a safety button, which, working in conjunction with contacts and valves, will, when released, open the main line switches and apply the brakes to the train. This safety button is inoperative when the reverse handle is at neutral position.

Main Resistances

The Main Resistances are built up of cast iron grids; mica washers separate the grids from each and also from the cast iron end frame; the grids are held together between the end frame by means of strong bolts insulated with mica tubes. Facings of ample area are cast at the corners of each grid and are ground to a smooth finish so as to make good contact. Strong lugs are cast on the grids and are clamped to substantial cast brass terminals for receiving the connecting cables. The frames are supported on porcelain insulators bolted to brackets on the car underframe.

Couplers

The couplers for making the electrical connection between coaches are locked in position to prevent their loosening or falling out, but in such a way that they would be withdrawn without damage in the event of the train parting.

Each coupler is provided with a dummy socket into which the plug can be secured when not in use.

Cables & Wiring

All cables will be of high conductivity copper wire insulated with pure and vulcanized indiarubber.

The power cables throughout the underframe will be run mainly in steel troughing to which they will be secured by cleats sufficiently close together to avoid injury due to vibration. The troughing will be provided with suitable metal covers bolted to it. Short cable runs will be carried out from the troughing through rabbit metal bushes designed so as to prevent abrasion of the cables at these points, and located opposite the apparatus to which cable connection is being made. In the case of the motor leads, the flexible portions will be protected by flexible metallic tubing.

The arrangement is similar to that which has been giving satisfactory service on the Manchester-Bury 1,200 volt line of the Lancashire & Yorkshire Railway, and has been designed to facilitate erection and eliminate vulnerable points in the shape of connection boxes.

The cables for the auxiliary circuits will be run in solid drawn steel conduit of not less than 18 S. W. G. thickness, smooth drawn on both surfaces and mechanically terminated to the casing containing the apparatus to which cable connection is made.

Current Collection

The pantograph collector is suitable for collecting current up to 50 m. p. h. in either direction. The contact shoe is arranged with 16 renewable wearing strips of aluminium and will be capable of collecting for the motor coach from a wire staggered a normal distance of 380 mm on either side of the track. The range of working height will be about 600 mm. The upward pressure on the overhead collector will vary between limits of about 6 and 8 kgs., but means of adjustment are provided to alter the average pressure 25 % plus or minus. Included in each collector equipment as an integral part of it is a compressed air cylinder, by means of which the collector can be raised into contact with the overhead wire and on the release of the air, lowered by gravity.

A 3-way safety isolating cock will be provided by means of which the air supply can be cut off from the collector cylinder and vented to atmosphere.

A manually-operated air pump is provided with each collector for the purpose of providing the air pressure required when not otherwise available.

Apparatus will be provided whereby all the pantographs on the train can be raised or lowered from a switch in the driver's cab.

Low-tension Current Supply

Each motor coach will be provided with a supply of low-tension current at 120 volts by means of a machine driven from the 1,500-volt line. Each machine will be provided with the necessary controlling apparatus and will run without requiring any attention in service and without sparking at the brushes under all working conditions. Low-tension bus lines will be carried right through the train so that a supply of current for control can be obtained from either motor coach on a train.

Lighting

The coaches will be provided with a complete lighting installation supplied with current at 120 volts.

The first-class passenger compartments will be provided with fittings with Holophane glassware, and the second-class compartments with plain lamps in batten holders.

Suitable bulkhead fittings will be provided on the ends of the motor coaches for the protection of the two headlights.

Compressors

The Compressor would be of the Westinghouse Brake & Saxby Signal Co's Type D/3/EG, complete with governor and has a piston displacement of 38 cubic feet per minute. A suitably protected 1,500-volt switch and fuse will be provided, which will enable the compressor to be cut when not required.

Trailer Car Equipment

The lighting equipment for the trailer coaches will be similar to that described above for the second-class motor coaches, except that no headlights will be provided.

The cable will be run in steel conduit similar to the control cable on the motor coaches and the electrical couplers will be of the same type.

WEIGHTS

Motors & Electrical Equipment.

On each Motor Coach.		Kgs.
4 — Motors with gears & gear cases.		8,530
Pantograph Current Collector.		220
Control Equipment, lighting, cable, conduit, couplers, etc.		2,230
Total		11,000

On each Trailer Coach.

Lighting Equipment, cables, conduit & couplers.	255
Motor Coach.	
Motor Coach complete with bogies.	25,000
Brake Apparatus & Compressor.	1,645
Total of Electrical Equipment as above.	11,000

Total weight of Motor Coach completely equipped..... 37,645

Trailer Coach.

Trailer Coach complete with bogies & Brake Equipment.	22,150
Total of Electrical Equipment as above.	255

Total weight of Trailer Coach completely equipped..... 22,405

Trains.

Comprising 1 Motor Coach & 1 Trailer Coach. Kgs.

One Motor Coach completely equipped as above.	37,645
One Trailer Coach	22,405
Passenger Load.	12,222

Total weight of 2-coach train as assumed in estimating train performance..... 72,272

Tons per motor (Metric)..... 18,068

• • • (English)..... 17,75

Comprising 2 Motor Coach & 3 Trailer Coaches.

2 Motor Coaches completely equipped as above.	75,290
3 Trailer Coaches	67,215
Passenger Load.	30,990

Total weight of 5-coach train as assumed in estimating train performance..... 173,504

Tons per motor (Metric)..... 21,688

• • • (English)..... 21,3

Comprising 3 Motor Coaches & 4 Trailer Coaches.

3 Motor Coaches completely equipped as above.	112,935
4 Trailer Coaches	89,620

Carried Forward — 202,555

Brought Forward — 202,555

Passenger Load..... 43,217

Total weight of 7-coach train..... 245,772

Tons per Motor (Metric)..... 20,481

• • • (English)..... 20,2

LIST OF DRAWINGS

	No.
General arrangement of motor coach with steel body & elliptical roof.	2105
Cross section of motor coach with steel body & elliptical roof.	2403/3
General arrangement of motor coach with steel body & clerestory roof.	2421
Bogie.	2407
General arrangement of motor coach (wooden body).	9304
Cross section of motor coach (wooden body).	9305
Diagram of A. M. M. Brake Equipment.	D 318
Compressor, D — 3 — EG.	D 328
Layout of Equipment on motor coach.	2409/3
Performance curves of motor.	EX7686/RWS/1
Outline drawing of motor.	P2032MO20
Cross Section Assembly of motor.	P2003MO13
Longitudinal assembly of motor.	P2003MO12
Train resistance curve.	AX7686/RWS/2
Speed time curves.	EX/686/4, 5 & 6
Control diagram.	132-302
Pantograph drawing.	52-2501

APPROXIMATE SHIPPING SPECIFICATION FOR 148 STEEL MOTOR COACHES

	Size of Package	No. & Description of Packages	Gross Weight
			Libs.
1 Underframe.....	53'0" x 9' 3" x 2' 0"	148	17920
Part of Roof with Partitions.....	27'0" x 10' 6" x 2' 6"	296 Cases	5600
2 - Side Bays.....	22'0" x 7' 6" x 1' 3"	296 "	6720
2 - Ends.....	10'6" x 7' 6" x 1' 3"	148 "	3360
1 - Bogie.....	14'0" x 7' 6" x 2' 9"	296 Crates	7840
Wheels & Axles.....	8'0" - 3' 6" dia	592	2800
Axleboxes.....	2'9" x 2' 1" x 2' 1"	148 Cases	1344
Buffer Heads with Release Gear.....	2'6" x 2' 6" x 1' 6"	148 Crates	672
Laminated Bogie Springs.....	4'0" x 9" x 5"	1184	112
Coil Springs (Bogie).....	4'0" x 5" x 5"	148 Banded	84
Coil Springs (Bogie).....	4'0" x 10" x 10"	296 "	448
Buffer Springs.....	2'3" x 1' 9" x 1' 9"	30 "	560
Dovetail Sheeting.....	9'0" x 2' 6" x 1' 9"	148	1456
Decolite.....	3' 6" x 2' 6" dia	930 Barrel	448
Miscellaneous Fittings.....	6'0" x 4' 0" x 2' 0"	148 Cases	1792
Seat Backs.....	7'2" x 5' 0" x 2' 0"	148 "	840
Seats.....	7'2" x 5' 0" x 2' 0"	148 "	924
Seat Ironwork.....	4'9" x 4' 9" x 1' 9"	15 "	2016
Seat Ironwork.....	4'2" x 5' 6" x 3' 2"	15 "	896
Windows.....	4'9" x 3' 1" x 4' 9"	37 "	2072
Windows.....	4'9" x 3'11" x 3' 1"	37 "	1680
Louvres.....	4'9" x 2'11" x 3' 9"	148 "	1232
Doors.....	7'3" x 2' 8" x 4' 2"	20 "	2352
Doors.....	7'3" x 2' 0" x 4' 2"	20 "	2072
Doors.....	7'3" x 2' 4" x 4' 2"	10 "	2184

Note: - For Shipping Specification of Electrical Apparatus & Westinghouse Brake Equipment see separate sheets.

APPROXIMATE SHIPPING SPECIFICATION FOR 148 STEEL MOTOR COACHES WITH CLERESTORY ROOF

	Size of package	No. & Description of Packages	Per Package Gross Weight
			Libs.
Underframe.....	53' 0" x 9' 3" x 2' 0"	148	17920
Bogie.....	14' 0" x 7' 6" x 2' 9"	296 Crates	7840
Wheels and Axles.....	8' 0" x 3' 6" dia	592	2800
Axleboxes.....	2' 9" x 2' 1" x 2' 1"	148 Cases	1344
Buffer Heads With Release Gear.....	2' 6" x 2' 6" x 1' 6"	148 Crates	672
Laminated Springs.....	4' 0" x 9" x 5"	1184	112
Coil Springs.....	4' 0" x 5" x 5"	148 Banded	84
Coil Springs.....	4' 0" x 10" x 10"	296 "	448
Buffer Springs.....	2' 3" x 1' 9" x 1' 9"	30 "	560
Dovetail Sheeting.....	9' 0" x 2' 6" x 1' 9"	148	1456
Decolite.....	2' 6" x 3' 5"	930 Barrels	448
Roof & Partitions.....	27' 0" x 10' 6" x 2' 10"	296 Cases	6384
Side Bays.....	22' 0" x 7' 6" x 1' 3"	296 "	6720
Ends.....	10' 6" x 7' 6" x 1' 3"	148 "	3360
Miscellaneous Fittings.....	6' 0" x 4' 0" x 2' 0"	148 "	1792
Seat Backs.....	7' 2" x 5' 0" x 2' 0"	148 "	840
Seats.....	7' 2" x 5' 0" x 2' 0"	148 "	924
Seat Ironwork.....	4' 9" x 4' 9" x 1' 9"	15 "	2016
Seat Ironwork.....	4' 2" x 5' 6" x 3' 2"	15 "	896
Windows.....	4' 9" x 3' 1" x 4' 9"	37 "	2072
Windows.....	4' 9" x 3'11" x 3' 1"	37 "	1680
Louvres.....	4' 9" x 2'11" x 3' 9"	148 "	1232
Doors.....	7' 3" x 2' 8" x 4' 2"	20 "	2352
Doors.....	7' 3" x 2' 0" x 4' 2"	20 "	2072
Doors.....	7' 3" x 2' 4" x 4' 2"	10 "	2184

APPROXIMATE SHIPPING SPECIFICATION FOR 148 MOTOR COACHES WITH WOODEN BODIES

	Size of Package	No. & Description of Packages	Per Package Gross Weight
Underframe.....	53' 0" x 9' 3" x 2' 0"	148	Lbs. 17920
Bogies.....	14' 0" x 7' 6" x 2' 9"	246 Crates	7840
Wheels and Axles.....	8' 0" x 3' 6" diam.	592	2800
Axleboxes.....	2' 9" x 2' 1" x 2' 1"	148 Cases	1344
Buffer Heads with Release Gear.....	2' 6" x 2' 6" x 1' 6"	148 Crates	672
Laminated Springs.....	4' 0" x 9" x 5"	1184	112
Coil Springs.....	4' 0" x 5" x 5"	148 Banded	84
Coil Springs.....	4' 0" x 10" x 10"	296	473
Buffer Springs.....	2' 3" x 1' 9" x 1' 9"	30	560
Dovetail Sheeting.....	9' 0" x 2' 6" x 1' 9"	148	1455
Decolite.....	2' 6" x 3' 6"	930 Barrels	448
Sides.....	20' 8" x 7' 8" x 2' 0"	296 Cases	7230
Roofs.....	16' 5" x 10' 6" x 4' 7"	140	10080
Roofs.....	14' 9" x 10' 6" x 4' 7"	70	8960
Ends, Vestibules & Doors.....	10' 5" x 7' 8" x 3' 4"	148	3360
Canopy & Gates.....	10' 5" x 4' 6" x 2' 11"	148	2016
Miscellaneous Fittings.....	4' 11" x 3' 6" x 2' 6"	148	896
Roofs & Seats.....	16' 3" x 10' 6" x 4' 7"	8	13216
Roofs & Seats.....	14' 9" x 10' 6" x 4' 7"	4	12096
Seats (1st Class).....	4' 0" x 3' 9" x 2' 6"	2,240	392

APPROXIMATE SHIPPING SPECIFICATION FOR BRAKE EQUIPMENTS AND COMPRESSORS FOR ONE MOTOR COACH

English Westinghouse Quick-acting Automatic Brake Equipment with Compressor and Whistle complete

Nett weight, the set..... 3,640 lbs.

Gross weight, the set..... 4,020 lbs.

Measurement..... 95 cubia feet.

Note — The above figures are based on the understanding that the equipment will be packed in quantities.

American A. M. M. Brake Equipment

Nett Weight..... 3,625 lbs.

Shipping Weight..... Add 25 %

APPROXIMATE SHIPPING SPECIFICATION FOR MOTOR & CONTROL EQUIPMENTS FOR ONE MOTOR COACH & ONE TRAILER COACH

	Size of Case	No. of Cases	Approx. Nett Wt. per case	Approx. Gross Wt. per case
4 — 170 H. P. Motors.....	5' 2" x 3' 8" x 2' 10"	4	4,260 lbs.	4,710 lbs.
Gear Cases.....	3' 7" x 3' 0" x 2' 7"	1	600 "	780 "
4 Gear Wheels, loose.....		—	1,160 "	—
Line-bearers, Couplers, etc.....	3' 0" x 2' 3" x 2' 3"	2	120 "	180 "
Camshaft Controller.....	5' 0" x 2' 0" x 1' 6"	1	400 "	550 "
Reverser, etc.....	2' 6" x 1' 6" x 1' 6"	1	190 "	240 "
Resistances.....	4' 6" x 3' 9" x 2' 9"	1	800 "	1,000 "
2 Master Controllers.....	4' 0" x 2' 6" x 1' 3"	1	200 "	320 "
Pantograph, Lightning Arrester, etc.....	14' 6" x 2' 0" x 5' 6"	1	585 "	810 "
Motor Generator.....	5' 0" x 1' 10" x 2' 2"	1	784 "	980 "
Cable.....	—	About	850 "	—
Set of Cable Troughing.....	About 10 cub. ft.	About	750 "	—
	About 500 ft. run x 3/8" internal diameter.	—	—	—
Set of Conduit.....	About 206 ft. run x 3/4" internal diameter.	—	600 "	—
	About 300 ft. run x 1 1/4" internal diameter.	—	—	—
Lighting fittings.....	2' 10" x 1' 9" x 3' 6"	1	—	392 "
Lamps.....	1' 2" x 1' 8" x 2' 8"	1	—	140 "
Trailer Equipment.....	3' 6" x 3' 0" x 2' 0"	1	195 "	300 "

Note — In addition to the last item, about half of the previous three items belong to trailer coach equipment.

SCHEDULE OF SPARE PARTS FOR MOTOR COACHES

Mechanical Parts

- 4 wheels & Axles.
- 1.500 brake Blocks.
- 120 brake heads.
- 4 axle boxes.
- 40 bearings.
- 8 bearing springs.
- 30 auxiliary springs.
- 8 bolster springs.
- 4 buffer springs large.
- 8 buifer springs small.
- 2 centre pivots.

Traction Motor

- 4 gear wheels & keys.
- 4 pinions.
- 1 armature complete.
- 1 set of coils for same.
- 1 skeleton commutator.
- 1 set of Mica V. rings for same.
- 1 set of main field coils.
- 1 set of auxiliary field coils.
- 1 set of brush gear complete.
- 1.000 carbon brushes.
- 1 armature shaft with keys.
- 2 motors complete.
- 2 sets armature bearings.
- 2 sets axle bearings.

Control Equipment, Etc.

- 2 sets contacts for Camshaft Controller.
- 10 sets contacts for Line Breakers.
- 10 sets contacts for relays.
- 50 sets contacts wearing strips for pantograph.
- 4 sets springs for Pantograph.
- 1 master controller complete with dead man's handle & valve.
- 1 set of line breakers with isolating switch.
- 1 camshaft controller complete with pilot motor, gearing, relay & 16 contactors.
- 1 reverser.
- 1 set of main resistances.
- 144 fuses for auxiliary circuits.
- 1 pantograph collector.

Auxiliaries

- 4 main field coils for generator.
- 4 main field coils for motor.
- 1 set armature coils for generator.
- 1 set armature coils for motor.
- 1 set bearings for generator.
- 1 set bearings for motor.
- 1 motor generator set complete.
- 2 sets brushes for generator.
- 2 sets brushes for motor.
- 3 brush-holders for generator.
- 3 brush-holders for motor.
- 1 motor-driven compressor, type D-3-EG, complete with automatic governor & accessories.

DESCRIPTION OF PROPOSED AUTOMATIC SIGNALLING BETWEEN LAURO MULLER AND DEODORO, AND QUEIMADOS AND BELEM—CENTRAL BRAZILIAN RAILWAY

Accompanying Tender dated — march, 1922

INTRODUCTION

Our Tender includes for a complete system of semi-automatic and Automatic Power of the 3 — position type, as called for under Group 5 of the specification accompanying your enquiry, except where otherwise especially mentioned in this description.

As Train stops are called for, it is necessary to allow for overlaps on Signals to make these effective, and after studying the plans of the tracks and having regard to Para. 21, Group 5 in the specification, which limits the sections to 850 metres on lines 1 and 2, and 2.000 metres on lines 3, 4, 5 and 6, we consider that a scheme of absolute overlaps on lines 3, 4, 5 and 6, and for the section between Queimados and Belem, and Full

block overlaps on lines 1 and 2, with the exception of the Home signals — which will be absolute — will be the most efficient system; our tender therefore has been based on the above systems and our proposals shewn on Plans R. P. 368 and 369.

POWER PLANT

It is proposed that the control and operation of the signals shall be by Alternating current of 50 cycles at 100 volts, this being stepped down to a suitable voltage for the operation of the track circuits. Point machines, for reasons which we give later, will be operated by 100 volts Direct current. We understand that there will be located at Engenho de Dentro a Sub-station which will receive current at 6.000 volts 50 cycles, which will be transformed to 4.400 volts 60 cycles. We can see no reason why the primary voltage and frequency, namely 6.000 volts 50 cycles, cannot be used for the signal power line; this would effect considerable economy and at the same time reduce the amount of rotating machinery. Our tender, therefore includes for a signal power line of 6.000 volts 50 cycles and does not include for a duplicate set of machines as called for in Para. 6, Group 5 of the specification.

We have made provision for four standby generating sets, three of which will be located at different points along the stretch Lauro Muller and Deodoro and one at Belem. These sets will be capable of maintaining the Signal current throughout the line in the event of a failure of the main supply. Each set will comprise, oil engine, generator, transformers and switch gear.

For the Direct current operation of points, we propose to instal at each interlocking, Secondary batteries, and Tungar rectifiers for charging the same from the 100 volt Alternating signal current supply. Our tender includes for a complete signal power line in duplicate running from Lauro Muller to Deodoro and Queimados to Belem, this line being mounted on separate steel posts complete with insulators and all necessary fixtures.

Power will be taken from this aerial line by means of Transformers fixed on the tops of poles at signal locations which will step down to the signal operating voltage

INTERLOCKING FRAMES

The Interlocking Frames will be of the type in which miniature levers of the British pattern are used. Many large interlocking frames of this type have been used, amongst which we would mention:

Glasgow Central..	Caledonian Rly.....	350 working levers
Newcastle n. 1....	N. E. Rly.....	251 " "
" n. 3....	"	211 " "
Park St. Hull...	"	163 " "
Station Cabin Hull.	"	120 " "
Southport.....	Lancashire & Yorkshire Rly.....	112 " "
St. Lukes Rd....	Lancashire & Yorkshire Rly.....	81 " "

Many other frames of large and small sizes have been installed on the Continent and in British Colonies, totalling in all 5,228 working levers, while the majority of the Power Frames installed have been for use on Electro-pneumatic Systems, similar frames differing only in the contact arrangements have been used for All-Electric systems. Amongst these we would mention Five Power Frames installed in Berlin in 1913/14. We have evidence from publication in Technical Papers that the Power Frames gave every satisfaction; this evidence emanating from a late enemy Country is an excellent testimonial to their efficiency.

Our standard type of Interlocking Frame is shown in the attached illustration. The contactes will be of the air-break pattern and of substantial build.

With reference to the illustrations, it will be seen that the locking is placed in vertical racks in the front of the frame, which affords easy accessibility for inspection or alteration.

The Interlocking Frames are built up of standard sections and our Tender includes for five complete frames made up as follows:

Point Levers — Signal Levers — Spare Spaces

S. Christovão	11	18	6
Engenho de Dentro.	13	22	6
Madureira	12	9	2
Deodoro	24	34	13
Belem	46	22	9

We would mention that any lever may be converted with a minimum amount of trouble from Signal to Point by fitting the necessary Electric locks and contacts. The levers are space 2-1/2", apart, the whole frame being enclosed in suitable hard wood casing and locked so that access to the interior of the machine can only be obtained by the signal department and not by the Traffic operating staff. A shelf will be provided over the tops of the levers, on which can be placed instruments or bells. The height from the floor to the top of levers will be approximately 3' 6-1/2". Each point lever will be fitted with two electric locks to ensure that the points have completed their movement and have been locked before the lever stroke can be completed. In addition to this precaution the circuits for these locks will be taken over the Track circuit relays to prevent the points being operated while a train is running over them.

Point lock bars are not included in our tender, these not being necessary with the above arrangement. Each Signal Lever will be provided with an Electric lock so arranged that unless the Signal controlled by the lever has assumed the «Danger» position, the lever cannot be replaced beyond the position which releases the interlocking of the Point Levers.

ILLUMINATED DIAGRAMS

Referring to Para. 17, Group 5 of the Specification, a complete system of indication is called for the whole of the line including one Diagram at Central Station; we would point out that to comply with this Clause a considerable number of Track circuits would have to be installed between Central station and Lauro Muller and the triangle on the Maritima tunnel, for the purpose of indicating into the Signal cabin. This, we consider, would be a very expensive project and as these Track circuits would not form part of our control system we have allowed only for illuminated diagrams at each interlocking, which will indicate the Track circuits which control the levers in the Signal cabins and in addition the approach tracks to the «Home» signals.

These diagrams, in addition to indicating the Track circuits, will have the controlled Signal positions illuminated and, small lamps arranged, to show when the signals are in the «Danger» position. Where route indicators are installed these will also be illuminated on the above diagrams. We enclose an illustration of our standard type diagram.

RELAY AND FUSE CABINETS

At each interlocking provision has been made for hard wood cabinets which will contain the Track relays, Line relays, and Point indication relays and fuses, for all the outgoing wires. It is assumed that part of the under-cabins will be given up for this purpose.

SIGNALS

Our tender includes for Daylight Colour Light Signals of the three aspect type. We would suggest that this type of signal be used on account of the better visibility which can be obtained, than if Semaphore arms were used. We enclose herewith a drawing shewing the proposed position and form of mounting of these signals below the overhead structure. These signals would be mounted on wrought iron tubular posts and suspended from the overhead structure and would be complete with all necessary fixings and a ladder to facilitate inspection. These signals would all be fitted with Red, Green and Yellow lenses, each being 8-3/8" in diameter. Each signal would be provided with low voltage lamps, placed at the focal point of the lens as well as a standby lamp, to ensure that a signal would be given even when the focal lamp had burned out. The arrangement of lenses and lamps enable these signals to be sighted in clear weather up to 4,000 feet, and 2,500 feet with the sun shining directly on the lens. Lamp transformers are fitted on each signal to enable the voltage of the focal lamp to be considerably reduced and so bring the filament in more concentrated at the focal point of the lens.

A number of these Signals have been in operation on the Liverpool Overhead Railway and are giving absolute satisfaction; we would also mention that this same type of Signal has been installed on a 660 mile stretch on the Chicago Milwaukee and St. Paul Railroad in the U. S. The signals for this latter installation were manufactured by our friends the Union Switch & Signal Company.

For Shunt signals we propose using a slightly different arrangement, namely, these will consist of a cast-iron

case with a 6" diameter lens without the use of transformers — the latter not being necessary on account of these signals being used as short range signals. The shunt signals will be complete with all the necessary fixings for mounting on a concrete base. Each Main-line signal would be fitted with one Red marker light arranged, in the case of a controlled signal, directly under the Signal lens, and in the case of Automatic signal, on the opposite side staggered with the Signal lens.

The Route Indicator signals which are required at the different interlocking would be of the lamp type and arranged to clamp on to the overhead structure, shewing a white figure on a matt-black background approximately 12x12".

TRAIN STOPS

We propose to supply our standard style «C» train stop, which consists of a train stop arm with the necessary fixing straps and complete mechanism including an Alternating current motor for driving same. The mechanism is enclosed in a substantial cast-iron case with lugs for conveniently fixing to the sleepers.

We have also made provision for 276 sets of trip valves to be installed on the Locomotives, motor cars, and trailers. The train stop arms will be lowered when the signal assumes the «Caution» or «Proceed» aspects and will operate the trip valve on the train only when the signal is in the «Danger» position, causing an emergency application of the brake.

Large numbers of these train stops are in use at the present time in England and are giving satisfaction. We attach an illustration as applied to the Underground Railways.

POINT OPERATING MECHANISM

On account of the slightly lesser cost, simplicity of arrangement and quicker movement, we propose to use Direct current point machines for operating the points, should you, however, desire Alternating current point operating mechanisms we should be pleased to supply these at a slightly increased cost.

Our tender therefore includes for the provision of our standard electric point machine style «C», illustration of which is enclosed. This machine, the design of which is the result of considerable experience in the electric operation of points, is of a very simple and rugged character. For its operation, it depends on the rotation of a drum in which cam paths are cut. In these paths hardened steel rollers move, the rollers being in turn connected to the cranks for the operation of the points and locking bolts. Two separate cranks are used, one for the operation of the switches, the other for the operation of the point locking bolt. The use of two separate operating cranks simplifies the connections to the points, also simplifying the adjustment, and reducing the maintenance. The drum is driven through spur gearing by an electric motor of a very substantial and rugged character, the motor being of the «Enclosed» type.

A substantial «slip» device is fitted to the point machine having heavy carbon contacts. The contacts are used for opening the circuit of the motor at the end of the stroke, and the device is so arranged that should for any reason it be impossible to complete the stroke in one direction due to obstruction in the points, or other causes, the same can be immediately reversed. The circuits are extremely simple, the contacts being limited to those described. A number of these machines have been in service for the past eight years, and during this time have given very excellent service.

FACING POINT LOCK AND DETECTOR

We propose that each Pair of points should be fitted with a facing point lock and detector; this apparatus is entirely distinct from the operating mechanism and allows for the fixing of the Point lock in the 4-foot way as in ordinary British standard practice. The Detector is mounted on the bed plate of the Facing point lock, which method ensures direct relationship between the two portions of the apparatus. The Detector is arranged to detect both switches independently and the lock plunger. A special feature of this Detector is that while every fine detection can be secured on the closed switch, it is possible to arrange that the open switch can be moved through a small distance without breaking the circuits. We attach herewith an illustration of this facing point lock and Detector, and would mention that this type is in use in many of our installations in this and other countries.

tries, where our Power signalling has been installed. It is assumed that the Railway Company will provide for the drilling of the switches for the attachment of this apparatus.

It will be seen on examining Plans R. P. 368 and 369 that no provision has been made for Power operation of points at the following places.

São Francisco Xavier
Engenho Novo.
Quintino.
Cascadura.
Oswaldo Cruz.
Bento Ribeiro.
Marechal Hermes.
Queimados.

The Points at the above mentioned places we would suggest be hand operated, and arranged so that in the event of the points being moved from their normal position, the Main-line signals reading over them would automatically assume the «Stop» position. Locks will be arranged on the points, to prevent interference with same while a Main-line train is approaching them. Our tender therefore includes for the above points to be fitted with the necessary locks, indicators and time releases.

POINT INDICATION

Our tender includes for Point indication of the constant indication type. For each pair of separately controlled points or Cross-over road an Alternating current Point indication relay will be provided. This relay being so connected to the contacts of the Point detector that the relay is energized in one direction if the points are lying normal and in the other if they are reversed, and is de-energized if either of the points are open or the bolt lock on the points withdrawn. These relays will be used to control the check lock on the Point levers to ensure that the points have completed their stroke and have been properly locked before the stroke of the lever can be completed. In addition, all signals reading over the points concerned will have their control circuits taken through their respective point indication relays. With this arrangement, any interference with the points or accidental opening of same will ensure that the signal immediately returns to the «Danger» position.

During the past few years we have devoted a considerable amount of attention to the question of point indication and the above scheme we consider to be most satisfactory.

The type of Relay which will be used for Point indication will be our 2-element 3-position Vane relay, an illustration of which is enclosed.

TRACK CIRCUITS

We have considered very carefully the system of Track circuiting for this line and it appears to us that the various apparatus which is described below will afford the best combination. In coming to a decision on this we have kept in mind (First) the obtaining of as high a Train shunt as possible, (Second) the reliability on operation and (Third) the economy both in current consumption and in first cost of installation.

We propose to supply Impedance Bonds of a pattern known as our type A2. This bond has been installed on several Railways in England with very good results. The resistance of the winding of this Bond from outer terminal to outer terminal is approximately .0007 ohms; for the connections between the bond and running rails we would 0.25 square inch stranded copper cable complete with connecting lugs, together with the necessary drift pins for expanding same into the holes in the running rails. This type of bond will not be affected by a difference of 20% more current in one rail than the other.

The parallel running tracks can be bonded together at points where the Impedance bonds of one track are adjacent to those of the other track, but our estimate does not include for these.

Track Transformers. We propose to supply our Standard Track Transformers complete with suitable regulating resistance fitted in our Track service set style «D», an illustration of which is attached. This transformer will be fed through two fuses from secondary winding of the 6000/100 volt transformers. The secondary winding of the Transformer will be of a suitable voltage for the operation of the track circuits and would be connected to the track rails

through regulating resistances and heavy leads run in pipe with the necessary joint boxes and drip loops for the protection of the wires where they leave the pipe.

The Track Relays would be installed in groups close to the signals which they control; these Relays would be of the 2-element 2-position vane relay type which is shown in an illustration enclosed. They would be housed in cast-iron cases with spring boards to absorb any vibration. The 2-position 2-element vane relay has been installed on a large number of Railways and has given every satisfaction to all users. The Relays is of solid construction and has the following notable points—

- 1) Quick action.
- 2) Very little friction, owing to the small number of moving parts, and the high efficiency of its jewelled bearings.
- 3) Solid mechanical construction, particularly from the point of view of clearances between moving and fixed bars; these clearances are all in the same vertical straight line which is a great advantage, as any foreign substance which might possibly enter the air gap of the Relay tends to fall through same in a vertical direction and does not interfere with the operation of the Relay.

The Relays are enclosed in glass sided cases and all the working parts and the air gap may be easily inspected from the outside. The Relays would be connected to the Track circuits by heavy leads run in pipe in a similar manner to the method of connecting the Track transformer at the feed end of the Track circuit.

In a number of cases the signals would be controlled by a separate and comparatively short «Overlap» Track circuit, as well as by the main Track circuit forming the block section; in these cases the Overlap Track circuits will extend for a distance of approximately 400 metres ahead of the signal. In order that all the apparatus controlling the particular signal may be located at one point near the signal, we would instal a small Relay transformer at the entering end of the Main track circuit, this Transformer would step the track voltage up to a higher voltage, and this higher voltage would be transmitted on a pair of wires over the distance of the Overlap track circuit to the Track Relay, which will then be located at the Signal.

The amount by which the voltage would be raised by the Relay transformer would be just sufficient to compensate for the drop in the Relay leads which would be concerned in this case, and the Relays for the Main track and the Overlap track circuit would not be different in any way. The local circuits of the Overlap track and Main track relays would be energized from a 100 volt 50 cycle supply obtained from the Pole line transformers at each signal location or group of locations.

Track Insulations. For insulated rail joints we have allowed in our estimate for the provision of fibre insulations at each joint, but not for the provision of fish-plates. The fibre insulations which we would supply would comprise the necessary side plates, bushes, washers and end posts, to enable existing joints to be insulated. It would be necessary for the Railway Company to slightly reduce the width of their present fish-plates and this has been done in a large number of cases by planing a small amount of metal off the edges of the plate to accommodate the fibre. We should of course be pleased to supply detail drawing the amount to be planed and the assembly of the fibre insulations which we would supply. This method of insulating joints has become practically standard practice in this country and gives entirely satisfactory results. It also has the great advantage that existing material is not scrapped when Track circuits are installed.

Where the Railway Company use stretcher rods, such as at switches, we would supply insulated rod joints suitable for rods 1-1/4" in diameter.

In preparing our estimate for these Track circuits we have assumed that both rails will be bonded at each joint for the return of the Traction current and our estimate does not include for any bonds for this purpose; we have, however, included for the small bonds necessary to make the Relay and Track feed connections to the Rails.

LINE RELAYS

Where Line Relays are required we propose to use our Standard Single element Vane type of Relay. These Relays would be used for the control of the third position (Green light) of all 3-position Signals and would also be used for stick Relay at the interlockings. There are certain cases, however, where the control of the Green light in the running signals would be made by the use of a 3-position Line Relay.

and in these cases we would supply Relays of the 2-element 3-position Vane type (as used for Point indication, this type of relay is described under heading Point indication relays).

The Single Element vane relays will be as shown on the enclosed illustration and will be wound for 100 volts 50 cycle supply. These relays have all the advantages that we have enumerated under the 2-element Vane relay type. Each Relay would be equipped with a sufficient number of contacts for the control circuits, and these contacts would be suitable for the currents to be carried. All line relays located outside the cabins will be housed in cast-iron boxes.

Point Indication Relays. These Relays would be of the 3-position 2-element Vane type with local and indication windings, wound for 100 volt 50 cycles; the Relays would be similar in construction to the 2-position 2-element Vane type of relay we have described under «Track circuits», but would be biased to a middle position when de-energized. These Relays are very quick in operation and are therefore particularly suitable for Point indication purposes, each Relay would be equipped with sufficient contacts for the Point indication circuits and the Control circuits of the Signals reading over the pair of points controlling the Relay.

Cable and Cable Run. Where required for the signalling system for which we have estimated, we would supply lead covered cable and a cable run composed of troughing and capping suitably mounted above ground level, and pipe connections would be made from this cable run to the various Relays, Signals and Track service cases.

GENERAL

The Specification issued states that a system of Cross-connection between all roads will be required near Malureira or Cascadura. We are not certain as to the definite location of these crossings, but of our Plan R. P. 269 we have shown tentatively two ladder crossings connecting all six roads in either direction, and our Tender includes for the necessary signalling and point operating gear required for these two ladder crossings.

On each section we have allowed one portable voltmeter suitable for 100 volt circuits and one portable voltmeter for circuits up to 40 volts at each interlocking and also for one portable ammeter for the Laura Muller to Deodoro section, and one similar instrument for the Oeiras to Belém section; these instruments would be of the best possible manufacture and would be quite suitable for the maintenance staff's requirements.

We have also included in our Tender for the Motor driven trolleys called for in the Specification.

In preparing our Estimate we have included for separate levers for each Signal and each Cross-over. The Specification states that one lever Point system of signalling would be acceptable but it also states that means must be provided for the operation of each function independently. We have

duly considered this and believe that in providing separate levers we are offering the most suitable apparatus, but we have arranged for signals governing the main routes to work as automatic signals when once the signal levers have been pulled over, and to remain in operation as automatic signals until the signal levers are replaced to the normal position in the locking frame.

We offer this system because it appears to us to be the most suitable for the Layouts shown on the plan; in judging its suitability, we have taken into account the ease of handling traffic, reliability and simplicity, and the fact that we are offering a well-tried system which has been installed in many Countries. We have, ourselves, installed large signalling systems on the following Railways:

The London Underground Railways.
The Metropolitan Railway.
Lancashire & Yorkshire Railway of England.
Great Western Railway of England.
The North Eastern Railway of England.
The Ealing & Shepherds Bush Railway.
Glasgow & South Western Railway.
The Berlin Hoch-Bahn.
The F. C. de Cataluna.

The Anglo-Argentine Subway, Buenos Aires, and we are at present building material for further installations, including Power frames and Electric Point Machines and 3-position signalling material, for the Victorian Government Railways Australia and the New Zealand Government Railway Otago to Arthur's Pass, Section. We would particularly draw your attention to these last two, as in both cases the material is being installed in conjunction with Direct current Electric Traction systems similar to those which you are undertaking.

We have also recently completed an installation of Colour Light signals on the Liverpool Overhead Railway, where five miles of double road with automatic 2-position Colour Light signals have been installed and we have much pleasure in enclosing an illustration of the type of signal installed on this Railway. We have also supplied a large amount of power signalling material to Railway Companies who have installed the material themselves.

We have available a Technical staff and an Outside Construction staff who are fully conversant with this class of work and whose services would be available for this installation.

If you should wish for any more information regarding the apparatus for which we are tendering, we shall be only too glad to supply same on hearing further from you. —
T. K. P. Williamson.

O sello foi pago nos originaes.

Londres, 15 de março de 1922. — (Assinatura illegivel),
servindo de delegado.

Estrada de Ferro Oeste de Minas

EDITAL DE LEILÃO DE MERCADORIAS

De ordem da directoria, faço publico que, no dia 21 de maio do corrente anno, ás onze horas, no armazem de S. João d'El-Rey, de accordo com o art. 151 do regulamento de transportes, haverá leilão de mercadorias, achando-se a relação detalhada afixada na pedra de avisos dessa estação.

Nenhuma reclamação aceitará a estrada depois da retirada dos volumes de seu armazem, a qual deverá ser feita dentro do prazo de 24 horas.

Bello Horizonte, 2 de maio de 1922. —

J. B. de Almeida, chefe do tráfego. (.)

Mercadorias não retiradas, de accordo com o art. 159 do regulamento de transportes

Lotes

342. 1 mala de roupas de uso, do despacho de merc. a pagar n. 1.198, de 13 de julho de 1921, de Formiga para Bello Horizonte (8.205/2).
343. 1 caixa de a. na mineral, despacho merc. pago n. 66, de 10 de agosto de 1921, de S. Pedro de Alcantara para Bello Horizonte (8.205/2).

344. 1 colchão de capim, do despacho de merc. a pagar n. 1.423, de 29 de junho de 1921, de S. João d'El-Rey para Bello Horizonte (8.15/2).
1. 1 mala e um sacco de roupas do talão a pagar n. 368, de 2 de dezembro de 1921, de Km. 59 Bello Horizonte para S. João d'El-Rey (401/11).
2. 2 latas de banha, despacho encom. 762, de 21 de novembro de 1921, de F. Salles para R. João d'El-Rey (268/11).
3. 1 caixote de quitandas, despacho de encom. 1.086, de 3 de outubro de 1921, de Ibituruna para São João d'El-Rey (3.203/M).
4. 1 sacco de generos, despacho de encom. 1.038, de 15 de novembro de 1921, de Barroso para S. João d'El-Rey (143/11).
5. 1 caixa vazia para aves, despacho de merc. pago n. 2.917, de 16 de novembro de 1921, de Maritima para S. João d'El-Rey (423/11).
8. 2 caixas de magnesia fluida, despacho de merc. a pagar n. 32.245 de 27 de outubro de 1921, de Maritima para Itaúna (404/11).

9. 2 cangas e um cambão, despacho n. 275 (talão a pagar), de 14 de setembro de 1921, de Km. 3 (Pará) para Itaúna (405/11).
10. 1 couro secco de anta, despacho merc. pago n. 23, de 16 de agosto de 1921, de Campos Altos para Canóias (11/11).
11. 1 sacco de pães, despacho encom. 11.572, de 25 de maio de 1921, de Bello Horizonte para Carmo da Matta (2.591/M).
12. 1 caixote com artigos odontologicos, despacho encom. 3.369, de 7 de outubro de 1921, da Agencia Pestana «Rio» para Formiga (406/11).
13. 1 encajado de roupas de uso, despacho encom. 2.667, de 8 de outubro de 1921, de Campo Bello para Formiga (406/11).
14. 1 caixa de drogas, despacho encom. 1.129, de 12 de novembro de 1921, de Agencia Pestana «Rio» para Formiga (406/11).
15. 3 amarrados de cestos vassios, despacho encom. 10.629, de 16 de novembro de 1921, de S. Diogo para Formiga (406/11).

16. 3 amarrados de cestos vasilhos, despacho encom. 11.573, de 9 de dezembro de 1921, de S. Diogo para Formiga (406/11).
17. 2 amarr. de cestos vasilhos, despacho encom. 10.462, de 10 de novembro de 1921, de S. Diogo para Formiga (406/11).
18. 1 sacco de bolachas, despacho encom. 17.703, de 17 de outubro de 1921, de S. João d'El-Rey para Ilhéos. (3.097/M).
19. 1 pregado com dois caixotes vasilhos, despacho encom. 569, de 3 de outubro de 1920, de C. Prates para S. Quiteria (101/11).
24. 1 sacco de ervas medicinaes, despacho encom. 1.407, de 30 de novembro de 1921, de Bambuihy para B. Horizonte (374/11).
25. 1 caixote de fructas frescas (estragadas), despacho encom. 204/253, de 24 de novembro de 1921, do Norte para Bello Horizonte (374/11).
27. 1 pacote de saccos vasilhos, despacho encom. 905, de 24 de novembro de 1921, de Arcos para Tigre (231/11).
28. 1 encapado, despacho encom. numero 1.347/176, de 21 de outubro de 1921, do Norte para Oliveira (453/11).
29. 1 barrica vasia, despacho encom. 2.320, de 11 de setembro de 1921, de B. Successo para Oliveira (100/11).
30. 1 encapado de lata vasia, despacho encom. 1.808, de 16 de setembro de 1921, de S. Antonio do Monte para Oliveira (100/11).
31. 1 encapado de amostras, despacho encom. 1.135, de 8 de setembro de 1921, do Norte para Cambuihy (2.941/M).
34. 1 sacco de sementes, despacho encom. 1.057, de 26 de setembro de 1921, de Abadia para Pitangui (78/11).
35. 1 amarr. de colchão, despacho encom. 22.378, de 1 de outubro de 1921, de Bello Horizonte para Pitangui (78/11).
36. 4 caixotes vasilhos, despacho encom. 4.105, de 6 de outubro de 1921, de Divinópolis para Pitangui (78/11).
37. 5 caixotes vasilhos, despacho encom. 4.180, de 13 de outubro de 1921, de Divinópolis para Pitangui (78/11).
39. 1 pacote de tecidos, despacho encom. 2.838, de 2 de agosto de 1921, de S. Diogo para Perdões (3.025/M).
41. 1 mala de roupas de uso, despacho encom. 7.780, de 9 de novembro de 1921, de Lavras para Ibiturana (122/11).
43. 1 quartola de aguardente nacional, despacho mercadorias a pagar numero 10.030, de 22 de novembro de 1921, de Juiz de Fora para Formiga (510/11).
63. 1 caixote condução de gelo, despacho encom. 4.613, de 7 de novembro de 1921, de Pitangui para M. Campos (566/11).
64. 1 encapado de papeis com sementes, despacho encom. a pagar 237/169, de 6 de outubro de 1921, do Norte para M. Campos (566/11).

65. 1 caixa de fructas frescas (estragadas), despacho encom. 215/39, de 20 de dezembro de 1921, de Conquista para Oliveira (543/11).
66. 1 barrica vasia, usada, despacho encom. 3.504, de 24 de dezembro de 1921, de Bom Successo para Oliveira (543/11).
67. 2 latas de biscoitos, despacho encom. 920, de 6 de dezembro de 1921, de R. Vermelho para Jacaré (565/11).
68. 1 sacco de sal para gado, despacho merc. a pagar 3.268, de 23 de julho de 1921, de S. João d'El-Rey para Jacaré (565/11).
69. 1 enc. de castanhas, despacho encom. 29.198, de Bello Horizonte para o Pará (778/12).
74. 1 rolo de fumo em corda, despacho merc. a pagar n. 46/282, de 1 de setembro de 1921, de Passa Quatro para S. João d'El-Rey (3.033/M).
75. 1 enc. de arreios, despacho merc. pago n. 2, de 23 de setembro de 1921, de Congonhas do Campo para S. João d'El-Rey (3.033/M).
76. 1 enc. de impressos, despacho encom. n. 5, de 2 de janeiro de 1922, de Juiz de Fora para Formiga (715/11).
77. 1 lata vasia, despacho encom. 145, de 13 de janeiro de 1922, de M. Leme para Bello Horizonte.
78. 1 chapa de ferro para fogão, despacho encom. n. 14, de 6 de janeiro de 1922, de Soledade do Pará para Bello Horizonte.
79. 1 enc. de batatas, despacho encom. 909, de 11 de dezembro de 1921, de Bom Jardim para Paiol (564/11).
80. 10 rolos de arame farpado e 1 barrica de grampos, despacho merc. gratis n. 397, de 11 de novembro de 1921, de B. Horizonte para Pitangui (794/11).
41. 3 engrs. vasilhos, despacho merc. pago n. 3.184, de 20 de dezembro de 1921, de Maritima para São João d'El-Rey (861/11).
90. 1 cesto vasio, despacho encom. n. 22, de 16 de janeiro de 1922, de Juatuba para Bello Horizonte (778/11).
91. 1 edc. de amostras de tecidos despacho encom. n. 79, de 16 de janeiro de 1922, de Fromm para Bello Horizonte (778/11).
92. 1 enc. de miudezas, despacho encom. 4.947, de 4 de dezembro de 1921, de Oliveira para Bello Horizonte (629/12).
93. 1 decimo vasio, usado, despacho encom. 236, de 22 de janeiro de 1922, de M. Leme para Bello Horizonte (847/11).
95. 1 quinto de aguardente, despacho encom. 260, de 6 de junho de 1921, do vapor para Capetinga (7.274/2).
107. 1 pacote de saccos vazios, despacho encom. 8.028, de 18 de novembro de 1921, de Lavras para Campo Bello (923/11).
116. 2 caixotes vasilhos, despacho encom. 24.092, de 22 de outubro de 1921, de Bello Horizonte para Soledade do Pará (957/11).
117. 2 canudos vasilhos, despacho encom. 27.853, de 6 de dezembro de 1921, de Bello Horizonte para Soledade do Pará (957/11).

Mercadorias encontradas como sobras e abandonadas

Lotes

345. 2 la's de tintas (estragadas por fogo) (T. 2.509).
6. 1 lata de phosphoros (2.904/M).
7. 5 saccos de sementes de capim (433/11).
20. 1 caixote de miudezas (101/11).
21. 1 embrulho com seis pratos (315/11).
22. 1 sacco de roupas usadas (315/11).
23. 1 guarda-sol (315/11).
32. 1 quadro para annuncios (391/11).
32. 1 guarda-chuva para senhora (8.649/2).
33. 1 sacco de assucar bruto (7.416/2).
38. 6 saccos de arroz com casca (170/11).
40. 1 carteira para nikes (8.837/2).
42. 1 embrulho de polainas (47/11).
44. 1 caixas de impressos (203/11).
45. 1 sacco de farinha de mandioca (203/11).
46. 1 sacco de café em côco (203/11).
47. 1 sacco de miudezas (213/11).
48. 1 sacco de milho (203/11).
49. 2 amarrados de ferraduras (203/11).
50. 4 caixotes de miudezas (203/11).
51. 3 bicos de arado (203/11).
52. 1 disco de arado (203/11).
53. 1 caixa de ferragens (203/11).
54. 1 caixa vasia (203/11).
55. 1 amarrado de folhas de zinco (203/11).
56. 1 sacco de sementes de algodão (203/11).
57. 1 amarrado com tres peças de tecidos (T. 2.090).
58. 2 chapões de sol para senhora (2.951-M).
59. 1 sacco de feijão (566/11).
60. 1 sacco de sementes de capim (566/11).
61. 1 caixote com louças velhas (566/11).
62. 1 baliao vasio (566/11).
70. 1 gaiola vasia para aves (362/12).
71. 1 sacco de feijão (830/11).
72. 1 amarrado de colchão (830/11).
73. 1 cama de arame, usada (830/11).
82. 2 saccos de café em côco (9.041/2).
83. 5 saccos de cascas vegetaes (7.911/2).
84. 2 saccos de kaolin (7.911/2).
85. 1 sacco de farinha de trigo (T. 2.550).
86. 1 sacco de sal em saquinho (T. 2.550).
87. 1 caixa de óleo de ricino (T. 2.550).
88. 1 sacco de areia (8.205/2).
89. 4 latas vasilhas (8.205/2).
94. 1 encapado de miudezas (2.904/M).
96. 1 embrulho com roupas de uso (8.936/2).
97. 1 guarda-chuva, usado (621/11).
98. 1 sacco de arroz (7.618/2).
99. 2 saccos de sal e saquinhos (349/12).
100. 3 amarrados de latas (915/12).
101. 1 amarrado de curos (915/12).
102. 1 amarrado de barrig eiras (915/12).
103. 1 encapado de ferragens (915/12).
104. 1 caixa de cerveja (915/12).
105. 2 saccos de polvilho (9'5/12).
106. 1 sacco de arroz com casca (9.206/2).
108. 1 amarrado com ovelha chicotes de barboante (2.635/M).
109. 1 amarrado com 13 chapas de ferro (2.635/M).
110. 1 amarrado de seis canudos vasilhos (2.632/M).
111. 1 alfinete de gravata, de ouro (317/11).
112. 1 amarrado de tampas de latas (609/11).
113. 2 saccos de farello de trigo (416/12).
114. 2 brucacas de sal grosso (167/12).
115. 1 sacco de assucar crystal (3.631/4).
118. 2 caixas de sabão (957/11).

Bello Horizonte, 2 de maio de 1922.
J. B. de Almeida, chefe do trafego.

Administração dos Correios do Estado do Rio de Janeiro

Pelo presente edital convido o amanuense desta administração, Sr. José Henrique Guimarães Tinoco, a comparecer a esta administração, dentro do prazo de cinco dias, a contar desta data, visto achar-se incurso o disposto no caso 8º do art. 505, do regulamento que baixou com o decreto n. 14.722, de 16 de março de 1921, combinado com o § 2º do art. 14 do decreto n. 14.663, de 1 de fevereiro de 1911.

Primeira Secção da Administração dos Correios do Estado do Rio de Janeiro, em 6 de maio de 1922.

Nitheroy, 6 de maio de 1922.—O administrador, José Assumpção Santiago.

Estrada de Ferro Central do Brasil
CONCURRENCIA PARA O FORNECIMENTO DE SUPERSTRUCTURAS METALLICAS PARA OS RIOS PINHO, S. FRANCISCO, GRANDU' E MONGUENGO, PARA A 5ª DIVISÃO EM 1922

Concurrença n. 69

De ordem da directoria, faço publico que ás 13 horas do dia 15 de maio de 1922, na Intendencia desta Estação, na estação Maritima, serão recebidas propostas para o fornecimento das seguintes superestructuras metallicas:

Para o rio Pinho, conforme desenhos 207 e 208, de 1921:

Aço para ponte.....	T	31,559
Aço fundido para dous apoios moveis.....	T	1,648
Aço fundido para dous apoios fixos.....	T	0,683

Peso total..... T 35,890

Para o rio S. Francisco, conforme desenhos 270, 271 e 424, de 1921:

Aço para ponte.....	T	33,857
Aço para os apoios.....	T	1,823

Peso total..... T 35,680

Para o rio Grandu', conforme desenhos 326, 327 e 328, de 1921:

Aço para ponte.....	T	68,901 506
Aço para apoios.....	T	2,971 756

Peso total..... T 71,873,262

Para o rio Monguengo, conforme desenhos 108 e 109, de 1920:

Aço para ponte.....	T	31,703,032
Aço para apoios.....	T	0,611,700

Peso total..... T 32,314,732

Preço maximo da tonelada metrica, 1.200 francos belgas.

O preço dado nas propostas deverá referir-se a todas as superestructuras metallicas, não sendo, portanto, tomadas em consideração as propostas que não se referirem a todas.

O pagamento da conta será feito pelo Banco do Brasil, cobrando o banco 1 % de commissão.

BASES

CAPITULO I

Da idoneidade

Artigo unico. Nenhum concorrente será acceto, para disputar o fornecimento das superestructuras acima men-

cionadas, sem ser considerado idoneo, entendendo-se por idoneidade:

1º, estar legalmente constituido em praça commercial brasileira;

2º, ser representante de fabrica que se ocupe desse genero de fabricação, provando esta qualidade com documento de valor juridico reconhecido;

3º, ter a fabrica da que for representante executado obras semelhantes, provando esta asserção com photographias ou desenhos dessas obras, devidamente authenticados;

4º, estar quite para com a Fazenda Publica, o que provará com os recibos de quitação da ultima collecta dos impostos a que estiver sujeito.

CAPITULO II

Das propostas

Art. 1º As propostas, indicando a residencia ou sede commercial do proponente, serão apresentadas em tres vias, devidamente selladas as primeiras vias, datadas e assignadas, sem crinellas, rasuras e entrelinhas, escriptas em lingua portugueza em papel das respectivas casas commerciaes, e mencionarão de modo claro e conciso:

1º, o preço, por tonelada metrica, indicado em algarismos e confirmado por extenso, em qualquer moeda, entregue esse material no porto do Rio de Janeiro, sobre varções da estrada, no respectivo cães, direitos alfandegarios por conta da estrada e todas as demais despesas por conta do fornecedor;

2º, o compromisso de effectuar a entrega até 31 de dezembro do corrente anno;

3º, o compromisso de sujeitar-se ás prescripções estabelecidas pelas presentes bases;

4º, o compromisso de aceitar e cumprir as prescripções estabelecidas pelas especificações para o fornecimento de superestructuras metallicas para pontes e viaductos legalmente approvada.

Art. 2º As propostas serão entregues em tres vias, em envolveres fechados e lacrados declarando no subscripto o nome do concorrente, a fabrica de que o mesmo é representante e o objecto da concorrência.

Esse involucro deve ser acompanhado de um outro, em separado, contendo todos os documentos que possam provar a idoneidade do requerente, de conformidade com o artigo unico do capitulo I e o recibo da caução para garantir a assignatura do contracto, de accordo com o art. 1º do capitulo III.

CAPITULO III

Do deposito e da caução

Art. 1º Para a apresentação da proposta para o fornecimento das superestructuras, cada proponente fará previamente o deposito na thesauraria da estrada da quantia de um conto de réis em dinheiro, ou em apolices federaes, a titulo de garantia para a assignatura do contracto.

§ 1º Terminada a concorrência e escolhido o fornecedor, os depositos supracitados serão restituídos aos concorrentes excluidos do fornecimento.

§ 2º O concorrente escolhido substituirá o deposito acima referido por uma caução em dinheiro ou titulos da divida publica federal correspondente a réis 10.000\$000.

§ 3º Essa caução será restituída ao fornecedor depois de ter sido recebido no porto do Rio de Janeiro, todo o material da encomenda, respondendo ella

por avarias verificadas no acto do recebimento no cães ou defeitos de fabricação que tenham escapado á fiscalização.

CAPITULO IV

Art. 1º As propostas apresentadas serão todas abertas no dia determinado, em presença dos concorrentes e serão classificadas pela ordem ascendente dos preços indicados pelos concorrentes, avaliados esses preços em moeda brasileira, ao cambio, á vista, da vespera do dia da concorrência.

Art. 2º A questão da idoneidade dos proponentes será examinada e julgada previamente, antes de serem abertas as propostas. Depois de julgada essa idoneidade, serão marcados dia e hora para a abertura e leitura das propostas que, antes de qualquer decisao, serão publicadas no *Diário Official*.

Art. 3º Não serão tomadas em consideração:

1º, as propostas cujos autores não tenham sido julgados idoneos de accordo com o art. unico do capitulo I;

2º, as propostas que contiverem apenas o offercimento de uma redução sobre a proposta mais barata;

3º, as propostas que não estiverem de accordo com o que determina o art. 1º do capitulo II;

4º, as offerias de vantagens não previstas nas presentes bases;

5º, as propostas que indicarem preços superiores ao maximo estabelecido.

Art. 4º A concorrência versará apenas sobre o preço para a tonelada metrica, cabendo a preferencia, de direito, ao autor da proposta mais barata, por minima que seja a differença entre ella e qualquer outra.

Art. 5º No caso de absoluta igualdade entre duas ou mais propostas, fica reservado á estrada o direito de escolher a que lhe parecer mais conveniente.

Art. 6º Fica reservado á estrada o direito de não accetar nenhuma das propostas apresentadas ou annullar a concorrência, caso isso convenha aos seus interesses.

CAPITULO V

Do contracto

Art. 1º O concorrente escolhido assignará, perante a directoria da estrada, contracto para o fornecimento do material ora em concorrência.

Art. 2º O concorrente escolhido que se recusar a assignar o contracto respectivo perderá, em beneficio dos cofres da estrada, o deposito de que trata o art. 1º do capitulo III.

Art. 3º No contracto a ser lavrado, serão estabelecidas as multas que deverão ser impostas por infracções, que se possam dar, de clausulas do mesmo contracto.

Art. 4º No mesmo contracto será estipulado o modo de ser effectuado o pagamento do material contractado, o qual será feito em papel-moeda brasileira, vigorando para a conversão a taxa cambial official á vista, da vespera do respectivo aviso do Ministerio da Viação e Obras Publicas.

O referido pagamento só será effectuado depois da apresentação do conhecimento e factura commercial acompanhada do recibo que prove haver sido o material entregue no porto indicado.

Art. 5.º O contracto só se tornará effectivo depois de approved definitivamente pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas e registrado no Tribunal de Contas.

CAPITULO VI

Da fiscalização

Art. 1.º A Estrada poderá manter na fabrica um serviço de fiscalização, composto de um engenheiro fiscal e dos auxiliares que lhe forem necessarios, a juizo da mesma. Esse engenheiro fiscal terá autoridade para resolver, em nome do director da estrada, todas as duvidas de ordem tecnica que surgirem na execução do serviço e deverá:

1.º, examinar cuidadosamente os desenhos de execução, nos quaes lançará o seu «approvo»;

2.º, examinar cuidadosamente a construção, de modo que a mesma seja executada de inteiro accordo com as especificações officialmente approvedas, que farão parte integrante do contracto;

3.º, rejeitar quaesquer peças que verifique não estar nas condições acima mencionadas;

4.º, autorizar, por escripto, qualquer alteração que, porventura, se torne necessario fazer no desenho de detalhe;

5.º, autorizar, por escripto, qualquer alteração que, porventura, se torne necessaria no correr da construção;

Art. 2.º O engenheiro fiscal só poderá permittir augmento de peso para mais, si este augmento não prejudicar o conjunto da obra.

Art. 3.º A despesa ocasionada por esse serviço de fiscalização correrá por conta do fornecedor, sendo a mesma despesa avaliada em \$500, ou, por tonelada metrica do material a fornecer.

CAPITULO VII

Prescrições geraes

Art. 1.º O contractante verificará cuidadosamente o projecto que lhe for apresentado, antes de preparar seus desenhos de execução, notificando o engenheiro fiscal de qualquer engano ou esquecimento observado, devendo esse engenheiro fazer as correções ou alterações necessarias.

Art. 2.º Depois de preparados os desenhos de execução, o contractante e o engenheiro fiscal serão os responsaveis por qualquer defeito que, porventura, se tenha dado no projecto ou em sua execução. Qualquer modificação, então necessaria, correrá por conta do contractante.

Art. 3.º Nenhuma alteração será feita aos desenhos de detalhes sem autorização ou a ordem, por escripto, do engenheiro fiscal.

Art. 4.º As alterações de detalhes que occasionarem augmento de peso correrão por conta do contractante.

Art. 5.º As alterações que trouzerem augmento de peso, serão pagas ao contractante desde que assim tenham sido autorizadas pelo engenheiro fiscal.

Art. 6.º Os desenhos de execução conterão, não só dos desenhos para as officinas, como também dos diagrammas de contra flechas e dos desenhos de montagem mostrando claramente a marcação e a disposição de cada peça.

Estes desenhos devem ser feitos de accordo com os desenhos do projecto e as especificações fornecidas pela estrada, as quaes farão parte do contracto.

Art. 7.º As contraflechas das vigas devem ser as marcadas no diagramma respectivo e estar de accordo com as practicas usuas.

Art. 8.º Os desenhos de execução só serão enviados ás officinas depois de examinados e approveds pelo engenheiro fiscal. Destes desenhos serão fornecidas ao engenheiro fiscal, gratuitamente, tres colleções completas, sendo nas grandes obras feitas as cópias em papel azul-tela.

Art. 9.º Todas as peças serão pintadas com tinta a oleo, a tres de mão, incluindo a aparelhagem e convenientemente marcadas.

Art. 10. As grandes peças não exigem embalagem especial; o contractante deve, porém, tomar as necessarias precauções para que as mesmas não sofram deformações importantes em viagem. As peças pequenas como rebites, parafusos, porcas, pinos, chapas de ligação, etc., devem ser encaixotadas.

Art. 11. Tanto as peças grandes como os caixotes serão cuidadosamente marcados com a indicação do desenho, trazendo os caixotes, além dessa indicação, outras que se tornarem necessarias, a juizo do engenheiro fiscal.

Art. 12. O engenheiro fiscal marcará a ordem de expedição e os detalhes da mesma, tendo em vista a rapidez e a facilidade de montagem.

Art. 13. Todas as despesas com a embalagem, carga e descarga e accidentes que possam decorrer durante a viagem serão feitas pelo contractante.

Secretaria da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro, 29 de abril de 1922. — O secretario, *Diocleciano Candido de Vasconcellos*.

Estrada de Ferro Central do Brasil

CONCURRENCIA PARA A CONSTRUÇÃO DE UMA ESTAÇÃO INTERMEDIARIA, EM MEYER, 5.ª DIVISÃO, EM 1922.

Concurrenca n. 70

De ordem da directoria, faço publico que, ás 13 horas do dia 16 de maio de 1922, na Intendencia desta Estrada, na estação Maritima, serão recebidas propostas para a construção de uma estação intermediaria, em Meyer, de accordo com os desenhos 40 e 40 A, de 1922 e o seguinte:

BASES

CAPITULO I

Da idoneidade

Art. 1.º Nenhum constructor poderá apresentar-se para disputar a construção da obra em concorrência, sem que seja considerado idoneo, entendendo-se por idoneidade:

1.º, ser constructor matriculado na Prefeitura ou Intendencia Municipal da cidade onde for estabelecido;

2.º, ter dirigido a construção de obras semelhantes, o que provará mediante photographias ou desenhos devidamente authenticados. Essa prova poderá ser dispensada a juizo da directoria, quando se tratar de casa construtora de reconhecida competencia;

3.º, estar quite para com a Fazenda Publica, o que provará com recibos de quitação da ultima collecta dos impostos a que estiver sujeito.

CAPITULO II

Das propostas

Art. 2.º As propostas, indicando a residência ou sede commercial do proponente, serão apresentadas em tres vias, devidamente selladas as primeiras vias, datadas e assignadas, sem emendas, rasuras e entrelinhas, escriptas em lingua portugueza, em papel das respectivas casas commerciaes e mencionarão de modo claro e conciso;

1.º, o preço total em réis da obra a construir, indicado em algarismos e confirmado por extenso;

2.º, o compromisso de entregar a obra concluida até 31 de dezembro do corrente anno;

3.º, o compromisso de sujeitar-se ás prescrições estabelecidas pelas presentes bases;

4.º, o compromisso de aceitar e cumprir as prescrições estabelecidas pelas especificações para construção de edificios, legalmente approveda.

Art. 3.º As propostas serão entregues em tres vias, em involucros fechados e lacrados, declarando no sobrescripto o nome do concorrente e o objecto da concorrência.

Esse involucro deve ser acompanhado de um outro, em separado, contendo todos os documentos que possam provar a idoneidade do proponente, de conformidade com o art. 1.º.

CAPITULO I

Do deposito e da caução

Art. 4.º Para a apresentação de propostas relativas á construção em concorrência, cada proponente depositará previamente na thesauraria da Estrada a quantia de um conto de réis (1:000\$) em dinheiro ou titulos da divida publica federal, como garantia para a assignatura do contracto.

§ 1.º Terminado a concorrência e escolhido o fornecedor, os depositos supracitados serão restituídos aos concorrentes excluidos do fornecimento.

§ 2.º O concorrente escolhido substituirá o deposito acima referido por uma caução em dinheiro ou titulos da divida publica federal no valor de cinco contos de réis (5:000\$000).

§ 3.º Essa caução será restituída ao contractante depois de concluido e recebido pela estrada o edificio em construção, de conformidade com o artigo 17.º.

CAPITULO IV

Da concorrência

Art. 5.º As propostas apresentadas serão todas abertas no dia determinado, em presença dos concorrentes e serão classificadas pela ordem ascendente dos preços pelos mesmos indicados.

Art. 6.º A questão da idoneidade dos proponentes será examinada e julgada previamente, antes de serem abertas as propostas. Depois de julgada essa idoneidade, serão marcados dia e hora para abertura e leitura das propostas, as quaes, antes de qualquer decisão, serão publicadas no *Diario Official*.

Art. 7.º Não serão tomadas em consideração:

1.º, as propostas cujos autores não tenham sido considerados idoneos, de accordo com o art. 1.º;

2º, as propostas que contiverem apenas o offercimento de uma redução sobre a proposta mais barata;

3º, as propostas que não estiverem de accordo com o que determina o artigo 2º;

4º, as offerlas de vantagens não previstas nas presentes bases;

5º, as propostas que indicarem preços superiores ao maximo estabelecido que é 104: 593\$ 560.

Art. 8.º A concorrência versará, apenas, sobre o preço da construção a executar, cabendo a preferencia, de direito, ao autor da proposta mais barata, por minima que seja a diferença entre ella e qualquer outra.

Art. 9.º No caso de absoluta igualdade entre duas ou mais propostas, fica reservado á estrada o direito de escolher a que lhe parecer mais conveniente.

Art. 10. Fica reservado á estrada o direito de não aceitar nenhuma das propostas apresentadas ou annullar a concorrência, caso isso convenha aos seus interesses.

CAPITULO V

Do contracto

Art. 11. O concorrente escolhido assignará, perante a directoria da estrada, contracto para a construção da obra em concorrência.

Paraphrasis unico. O concorrente escolhido que se recusar a assignar o respectivo contracto perderá, em beneficio dos cofres da estrada, o deposito de que trata o art. 4º.

Art. 12. O concorrente escolhido apresentará no acto da assignatura do contracto guia ou recibo que prove haver feito deposito da caução acima mencionada.

Art. 13. O contracto poderá ser rescindido por simples aviso ou notificação da directoria, independente de acção ou interpellação judicial, e sem que assista ao contractante direito a recamação de especie alguma:

1º, si o contractante não der principio aos trabalhos dentro do prazo de oito dias, contados da data do registro do mesmo contracto, no Tribunal de Contas, salvo caso de força maior devidamente justificado, a juizo da directoria da estrada;

2º, quando a estrada reconhecer excessiva morosidade por parte do contractante; neste caso será apenas pago ao contractante o valor do serviço executado, de accordo com a tabella de preços em uso nesta estrada, ficando á estrada o direito de concluir a obra por sua conta ou entregar a obra a outro construtor;

3º, si o contractante empregar na obra materiais de inferior qualidade, sendo ultimado a substitui-los, se recusar a fazel-o;

4º, si o contractante alterar as formas e dimensões indicadas no desenho, e se recusar a reparar a obra, sendo para isso intimado;

5º, si o contractante não terminar a obra no prazo estipulado, de accordo com o item 2 deste mesmo artigo.

Art. 14. A rescisão do contracto, de accordo com o art. 13, importa na perda da caução de que trata o art. 4º, § 2º, a qual reverterá em beneficio dos cofres da estrada.

Art. 15. Verificada a rescisão do contracto, nenhuma indemnização será paga ao contractante pelas despesas que houver feito para a installação do seu serviço.

Art. 16. O contracto será submettido á approvação do Exmo. Sr. ministro da Viação e só se tornará effectivo depois do seu registro no Tribunal de Contas.

CAPITULO VI

Da apresentação das contas

Art. 17. A apresentação das contas poderá ser feita da seguinte forma: a 1ª, na importancia de 37 % do valor da obra contractada, quando estiverem levantadas as paredes; a 2ª, de 30 %, quando estiverem assentados o vigamento e a cobertura; a 3ª, de 25 %, quando estiverem assentados o soalho, o forro e as esquadrias, e a 4ª, de 8 %, depois da obra terminada e recebida pela estrada, sendo por essa occasião restituída a caução de que trata o art. 4º, § 2º.

CAPITULO VII

Prescripções geraes

Art. 18. O contractante compromette-se a executar a obra de accordo com os desenhos e especificações que lhes serão apresentados por occasião da abertura da concorrência. Esses desenhos e especificações passarão a fazer parte integrante do contracto e não poderão ser modificados por parte do contractante.

Art. 19. Si, devido a qualquer circumstancia, houver necessidade de alterar qualquer dos detalhes da obra, augmentar ou diminuir a espessura de suas diversas peças ou supprimil-as, o contractante sujeitar-se-ha a essas, alterações, executando-as desde que para isso receba ordem.

§ 1.º Ordenada qualquer modificação que traga augmento de trabalho não incluído no projecto, o contractante obriga-se a executar a pelo preço da tabella em uso nesta estrada.

§ 2.º Toda e qualquer ordem de modificação ou alteração da obra deverá ser dada por escripto, não sendo aceita reclamação baseada em ordens verbaes.

Art. 20. O material empregado na construção será todo de superior qualidade, e será previamente examinado pelo engenheiro encarregado da fiscalização da obra. O emprego de materiais de má qualidade importará na rescisão do contracto, de conformidade com o artigo 13, § 3º.

Art. 21. Nenhuma indemnização terá o contractante por qualquer prejuizo proveniente de negligencia, imprevidencia, falta de recursos ou erros seus na direcção dos trabalhos.

Secretaria da Estrada de Ferro Central do Brasil, Rio de Janeiro, 27 de abril de 1922. — O secretario, *Dircecio de Vasconcellos*.

Estrada de Ferro Central do Brasil

CONCURRENCIA PARA O FORNECIMENTO DE EIXOS, RODEIROS E MOLAS, PARA A QUARTA DIVISÃO, EM 1922

Quarta correccção do edital de 23 de março de 1922

Concurrencia n. 53

De ordem da directoria, faço publico que ás 13 horas do dia 17 de maio de 1922, na Intendencia desta Estrada, na Estação Maritima, serão recebidas propostas para o

Sobresalentes para carros:

111 eixos sem rodas de 170x95 de desenho 84, um.....	\$ 43.00
36 eixos sem rodas de 254x140, desenho 488, um.....	\$ 48.00
12 rodeiros de manga de 5 1/2" x 10", desenho 469, um....	\$ 252.00
6 rodeiros de manga de 203 x 110, desenho 315, um....	\$ 245.00
90 rodeiros de manga de 170x95, desenho 84, um.....	\$ 231.00
27 rodeiros para carros N. B e V. B, desenho 41, um.....	\$ 258.00

51 rodeiros para carros V. M. e N. L., desenho 488, um....	\$ 252.00
75 grupos de molas espiraes, desenho 129, grupo.....	\$ 10.00
75 grupos de molas espiraes para carros de luxo, inglezes, desenho 761, grupo.....	\$ 11.00
36 grupos de quatro molas ellipticas para trucks, desenho 775, grupo.....	\$ 70.00
15 grupos de molas helicoidaes para carros de passageiros, desenho 29, grupo.....	\$ 30.00
36 grupos de molas helicoidaes para truck diamante, desenho 30, grupo.....	\$ 1.00
27 molas de suspensão para carro serie Q, typo B, desenho 198, mola.....	\$ 20.00
75 molas espiraes para trucks de 8", desenho 278, mola.....	\$ 19.50
111 grupos de molas espiraes para carros V. B., desenho 554, grupo.....	\$ 18.00
18 grupos de molas espiraes de 7", para carros, desenho 3-CP-13, grupo.....	\$ 16.00
12 grupos de molas ellipticas para carros de passageiros, desenho 28, grupo.....	\$ 70.00

Os preços marcados são os maximos:

Condições a que devem satisfazer os eixos para carros de viação:

1º) os eixos deverão ser fabricados de aço de melhor qualidade obtido pelo processo acido no forno Siemens Martin por Bessmer fazendo uso de materiais de 1ª qualidade, e não deve conter mais de 0,05 % de phosphoro ou de enxofre;

2º) os eixos serão de aço forjado, sendo os linguados trabalhados no martello-pilão na temperatura do rubro até obter-se o eixo bruto;

3º) todos os eixos devem ser reaquecidos ou temperados em óleo;

4º) os eixos devem ser isentos de qualquer defeito e as suas dimensões rigorosamente de accordo com os desenhos fornecidos;

5º) os eixos deverão trazer estampados a marca do fabricante, a data de fabricação e as iniciais E. F. C. B. e collocadas de tal modo que as mesmas se conservarão visiveis depois dos eixos gastos;

6º) o aço para eixo deve ter a seguinte composição chimica:

Carbono comprehendendo entre 0,43 a 0,50 %;

Manganéz 0,40 a 0,70 %;

Phosphoro, não mais de 0,05 %;

Enxofre, não mais de 0,05 %;

O fornecedor deverá juntar a cópia da analyse feita na fabrica, devidamente autenticada;

7º) os ensaios a tracção, feitos em barretes de prova retirados do eixo submettido a experiencias de choque deverão dar os seguintes resultados:

Limite de elasticidade de 16 kilos por m/m2.

Carga de raptura, 60 kilos por m/m.

Alongamento minimo 18 %;

8º) o fornecedor deverá mandar um eixo adicional para cada 50 eixos forjados, affim no mesmo ser submettido aos ensaios dos choques, de accordo com as especificações adoptadas na Central.

Condições a que devem satisfazer os rodeiros:

1º) todos os rodeiros serão foreccidos de acordo com os desenhos, tendo estampado nos eixos, aros e centros das rodas a data de fabricação, a qualidade do aço e as iniciais E. F. C. B.;

2º) os aros e eixos serão fornecidos de acordo com as especificações estabelecidas pela estrada;

3º, os centros das rodas serão de aço fundido ou aço forjado.

4º, todos os rodetrans deverão trazer as mangas dos eixos devidamente torneadas pintadas e protegidas por madeira.

Condições a que devem satisfazer as molas espiraes e helicoidaes:

1º, as molas deverão ser de aço de primeira qualidade obtido no forno Siemens Martin pelo processo ácido, com materiaes de primeira qualidade e contendo 0,8 % a 1,3 % de carbono;

2º, o maximo de phosphoro ou enxofre admittido será de 0,05 %;

3º, o aço depois de laminado, deve apresentar uma superficie perfeitamente lisa e ser isento de todo e qualquer defeito e ter a secção necessaria;

4º, cada mola deverá ser estampada com o nome do fabricante, a data da fabricacão e as iniciaes E. F. C. B.;

5º, as molas serão uma vez comprimidas e determinada cuidadosamente sua altura depois de retirada a carga. Repetido o ensaio do compressão cinco vezes, não devem apresentar indicio de flexão permanente;

6º, as espiraes devem ser uniformemente espaçadas e nenhuma dellas deve ficar em contacto;

7º, as molas devem ser endurecidas em oleo e temperadas em banho de chumbo derretido;

8º, o fornecedor deverá apresentar os resultados dos exames physicos e chimicos do fabricante devidamente autenticados.

Condições a que devem satisfazer as molas laminadas:

1º, as chapas e barras para as molas deverão ser fabricadas de aço da melhor qualidade obtido pelo processo ácido, no forno Siemens Martin e deverá ter a quantidade de carbono comprehendido entre 0,5 % a 0,8 %. O aço para chapas e barras mestras que tenham de ser soldadas ou caldeadas junto da abertura, deve ter de 0,45 a 0,70 % de carbono;

2º, o maximo de phosphoro ou de enxofre admittido será de 0,05 %;

3º, o aço depois de laminado deve apresentar uma superficie perfeitamente lisa e ser isento de todo e qualquer defeito;

4º, cada mola deverá ter estampado o nome do fabricante, a data da fabricacão e as iniciaes E. F. C. B.;

5º, as molas deverão ser ensaiadas flexão tres vezes em rapida successão, sem que mostrem qualquer indicio de flexão permanente. Todas as chapas deverão apresentar uma curvatura propria e uniforme;

6º, Todas as folhas deverão ser cuidadosamente endurecidas e temperadas;

7º, as braçadeiras das molas deverão ser de ferro fibroso de boa qualidade ou de aço adequado contanto que a resistencia a ruptura esteja comprehendida entre 35 a 45 kilos por m/m², e o alongamento em 200 m/m não seja inferior a 20 %;

8º, o fornecedor deverá apresentar os resultados dos exames physicos e chimicos do fabricante devidamente autenticados.

O pagamento das contas será feito pelo Banco do Brasil, cobrando o Banco 1 % de comissão.

A entrega será dentro dos vagões da Estrada no Cães do Porto, direitos alfandegarios por conta da Estrada e todas as demais despesas por conta do fornecedor, dentro de um espaço de tempo de 120 dias, a contar da data do registro do contracto no Tribunal de Contas.

A entrega não sendo conforme está marcado, sujeita ao contractante a uma multa que, conforme entendimento da administração, poderá ser até o valor da caução do contracto, sendo dado novo prazo, si não proferir a administração a rescisão do contracto, por simples aviso ou notificação, independente de acção ou interpeilação judicial, com perda da caução e sem que assista ao contractante direito á reclamação de especie alguma.

No caso de multa fica o contractante obrigado a entregar a respectiva importancia na thesauraria, no prazo de 48 horas, a contar da data do recebimento da intimação por escripto, sob pena de rescisão do contracto, nas condições já acima estabelecidas, si não for cumprida a intimação.

A concorrência versará apenas sobre o preço em qualquer moeda, indicado em algarismos e confirmado por extenso, para as unidades estabelecidas dos artigos acima pedidos, cabendo a preferéncia de direito ao autor da proposta mais barata, por minima que seja a diferença entre ella e qualquer outra.

Para comparação dos preços servirá o cambio, á vista que vigorar na vespera do dia indicado para a concorrência.

A Estrada recusará as propostas que apresentarem preços superiores aos maximos estabelecidos.

As propostas, que devem estar devidamente selladas as primeiras vias, datadas, assignadas, com a indicação das respectivas residencias, não sendo permitidas nas mesmas, rasuras ou emendas, devendo ser escriptas em papel das respectivas casa commerciaes, serão entregues, em tres vias, em involucros fechados, com a declaração, por fóra, do assumpto e do nome do proponente.

Esse involucro deve ser acompanhado de um outro em separado, contendo todos os documentos que possam provar a idoneidade do proponente, comprehendendo-se, entre elles, os recibos de quitação da ultima collecta dos impostos a que estiver sujeito.

No acto da entrega da proposta o proponente deverá exhibir o recibo da caução de 4.000\$, em dinheiro ou em títulos da divida publica federal, previamente feito na thesauraria desta Estrada, para garantir a assignatura do contracto, caução que reverterá para os cofres da mesma Estrada, si o proponente preferido recusar-se a assignar o respectivo contracto, dentro do prazo de seis dias, contados da data da entrega do convite que lhe fór expedido para esse fim.

O fornecedor, para garantia da execução do fornecimento, caucionará na thesauraria desta Estrada a quantia correspondente a 5 % do valor do fornecimento a realizar, em dinheiro ou em títulos de divida publica federal.

O contracto só se tornará effectivo depois de approved definitivamente pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas e registrado pelo Tribunal de Contas.

A questão da idoneidade dos proponentes será julgada e examinada previamente, antes de abertas as propostas.

As propostas cujos autores não tiverem sido considerados idoneos não serão abertas.

Depois de julgada a idoneidade dos proponentes serão marcados o dia e a hora para abertura e leitura das propostas, que, antes de qualquer decisão, serão publicadas.

Fica reservada á Estrada o direito de aceitar parte de uma proposta e parte de outra, ou outras, conforme a diferença para menos nos preços dos varios artigos a serem fornecidos, assim como de não aceitar ne-

nhuma das propostas apresentadas, ou annullar a concorrência, caso assim convenha aos seus interesses.

As propostas não poderão conter senão uma fórmula de completa submissão a todas as clausulas deste edital e o preço conforme já ficou estabelecido.

Não se tomarão em consideração quaisquer ofertas de vantagens não previstas neste edital, nem as propostas que contiverem apenas o offerecimento de uma redução sobre a proposta mais barata.

No caso de absoluta igualdade entre propostas terá preferéncia a que apresentar preço mais vantajoso no desempate.

A Estrada reserva-se o direito de restringir as quantidades pedidas.

Toda e qualquer proposta que não estiver inteiramente de accordo com este edital não será tomada em consideração.

Secretaria da Estrada de Ferro Central do Brasil, 22 de abril de 1922. — O secretario, Diocleciano Candido de Vasconcellos.

Estrada de Ferro Central do Brasil

CONCURRENCIA PARA O FORNECIMENTO DE FERRO, AÇO E OUTROS ARTIGOS PARA AS DIVISÕES 4ª E 5ª EM 1922.

Segunda correccão do edital de 22 de março de 1922

Concurrencia n. 57

De ordem da directoria, faço publico que ás 13 horas do dia 18 de maio de 1922, a na Intendencia desta Estrada, na Estação Maritima, serão recebidas propostas para o fornecimento de:

Para a 5ª divisão

Aço muito doce e soldavel em vergalhões redondos (não recebe tempera), de:

Para obras de cimento armado:

7.500 kilos de 3/8"
11.250 kilos de 1/2"
18.750 kilos de 5/8"
50.250 kilos de 3/4"
90.750 kilos de 7/8"
112.500 kilos de 1"

Para confecção de parafusos de linha:

262.500 kilos de 7/8"
Preço médio, kilo, ... 0-0-3

Aço em chapa, doce (pouca tempera):

3.750 kilos de 8'x4'x5 6 1/2",
kilo, ... 0-0-3

Aço em vergalhões, para brocas, extraduro (Martin ácido), recebe muita tempera:

Redondo:

96 kilos de 3/8"
225 kilos de 1/2"
1.125 kilos de 5/8"
1.875 kilos de 3/4"
3.375 kilos de 7/8"
5.250 kilos de 1"
2.625 kilos de 1 1/8"
2.625 kilos de 1 1/4"
6.000 kilos de 1 1/2"

Oitavado:

750 kilos de 5/8"
1.125 kilos de 3/4"
3.750 kilos de 1"
1.875 kilos de 1 1/4"

Quadrado para cortafrios:

2.625 kilos de 1 1/2" £ 0-0-9
 Preço medio, kilo.....

Aço quadrado duro (recebe tempera):

3.000 kilos de 2", para marretas.
 3.750 kilos de 2 1/2", para marrões.
 3.375 kilos de 3 1/2", de boa qualidade.
 2.175 kilos de 4", de boa qualidade.
 Preço medio, kilo..... £ 0-0-9

Aço quadrado Poldi rapido ou semelhança:

18 kilos de 1/4".
 172 kilos de 1/2".
 142 kilos de 5/8".
 150 kilos de 3/4".
 177 kilos de 7/8".
 187 kilos de 1".
 225 kilos de 1 1/4".
 Preço medio, kilo..... £ 0-1-8

Aço doce e soldavel em barra:

225 kilos de 1/2" x 1/4".
 255 kilos de 1/2" x 3/8".
 285 kilos de 1" x 1/4".
 425 kilos de 1" x 3/8".
 825 kilos de 1" x 5/8".
 1.050 kilos de 1" x 3/4".
 1.500 kilos de 1 1/2" x 3/4".
 1.200 kilos de 1 1/2" x 7/8".
 1.350 kilos de 1 1/2" x 1".
 1.575 kilos de 2" x 7/8".
 1.500 kilos de 2" x 1".
 Preço medio, kilo..... £ 0-0-9

Aço doce em cantoneira T:

975 kilos de 1" x 1" x 1/4".
 2.250 kilos de 1 1/2" x 1 1/2" x 3/8".
 3.525 kilos de 2" x 2" x 7/8".

Aço doce em cantoneira L:

1.125 kilos de 1 1/2" x 1 1/2" x 1/4".
 3.375 kilos de 1 1/2" x 1 1/2" x 3/8".
 8.550 kilos de 2" x 2" x 1/4".
 10.500 kilos de 2" x 2" x 5/16".
 5.625 kilos de 2 1/2" x 2 1/2" x 5/16".
 3.975 kilos de 2 1/2" x 2 1/2" x 3/8".
 1.950 kilos de 3" x 3" x 1 1/4".
 5.100 kilos de 3" x 3" x 3/8".
 2.700 kilos de 3 1/2" x 3 1/2" x 3/8".
 5.775 kilos de 4" x 4" x 1/2".
 1.125 kilos de 5" x 5" x 1/2".
 Preço medio, kilo..... £ 0-0-6

Aço doce em chapa preta:

4.950 kilos de 8" x 4" x 1/16".
 2.550 kilos de 8" x 4" x 3/32".
 5.550 kilos de 8" x 4" x 1/8".
 3.000 kilos de 8" x 4" x 3/16".
 2.700 kilos de 8" x 4" x 1/4".
 2.550 kilos de 8" x 4" x 5/16".
 2.025 kilos de 8" x 4" x 3/8".
 Preço medio, kilo..... £ 0-0-4

Ferro em chapa galvanizada:

450 kilos de 8" x 4" x 1/32".
 10.500 kilos de 8" x 4" x 1/16".
 2.700 kilos de 8" x 4" x 1/8".
 Preço medio, kilo..... £ 0-0-7

Ferro em barras:

150 kilos de 1/2" x 1/8".
 210 kilos de 1/2" x 3/16".
 2.100 kilos de 5/8" x 1/2".
 1.275 kilos de 5/8" x 1/4".
 375 kilos de 1" x 1/8".
 1.050 kilos de 1" x 1/4".
 750 kilos de 1" x 5/16".
 2.550 kilos de 1" x 3/8".
 5.700 kilos de 1" x 1/2".
 2.850 kilos de 1" x 5/8".
 750 kilos de 1 1/4" x 1/4".

3.225 kilos de 1 1/4" x 3/8".
 2.100 kilos de 1 1/4" x 1/2".
 2.400 kilos de 1 1/2" x 1/4".
 13.875 kilos de 1 1/2" x 3/8".
 6.975 kilos de 1 1/2" x 1/2".
 4.275 kilos de 1 1/2" x 5/8".
 3.000 kilos de 1 3/4" x 3/8".
 6.000 kilos de 1 3/4" x 1/2".
 3.450 kilos de 2" x 1/4".
 1.950 kilos de 2" x 3/8".
 5.550 kilos de 2" x 1/2".
 2.250 kilos de 2" x 5/8".
 4.350 kilos de 2" x 3/4".
 2.025 kilos de 2" x 7/8".
 7.125 kilos de 2" x 1".
 3.225 kilos de 2 1/4" x 1 1/4".
 6.900 kilos de 2 1/2" x 1/2".
 3.600 kilos de 2 1/2" x 5/8".
 11.175 kilos de 2 1/2" x 3/4".
 5.700 kilos de 2 1/2" x 1".
 1.575 kilos de 2 3/4" x 1/2".
 4.425 kilos de 2 3/4" x 5/8".
 4.650 kilos de 2 3/4" x 3/4".
 1.500 kilos de 3" x 3/8".
 7.125 kilos de 3" x 1/2".
 6.750 kilos de 3" x 3/4".
 11.250 kilos de 3" x 1".
 3.900 kilos de 4" x 1/2".
 2.475 kilos de 4" x 3/4".
 2.850 kilos de 4" x 7/8".
 4.125 kilos de 4" x 1 1/2".
 2.400 kilos de 5" x 1".
 2.175 kilos de 6" x 3/4".
 975 kilos de 7" x 3/8".
 1.300 kilos de 7" x 3/4".
 9.600 kilos de 7" x 1".
 11.100 kilos de 8" x 3/4".
 10.875 kilos de 8" x 1".
 1.350 kilos de 10" x 1/2".
 1.275 kilos de 10" x 3/8".
 5.700 kilos de 10" x 3/4".
 Preço medio, kilo..... £ 0-0-4

Ferro quadrado:

6.000 kilos de 1/2".
 900 kilos de 5/8".
 1.500 kilos de 3/4".
 1.425 kilos de 7/8".
 1.575 kilos de 1".
 3.225 kilos de 1 1/4".
 3.675 kilos de 1 1/2".
 2.100 kilos de 1 3/4".
 2.925 kilos de 2".
 1.725 kilos de 2 1/2".
 1.650 kilos de 3".
 1.650 kilos de 3 1/2".
 2.250 kilos de 4".
 Preço medio, kilo..... £ 0-0-3

Ferro redondo em vergalhões:

54 kilos de 1/8".
 2.700 kilos de 1/4".
 750 kilos de 5/16".
 5.025 kilos de 3/8".
 10.875 kilos de 1/2".
 16.875 kilos de 5/8".
 26.775 kilos de 3/4".
 29.700 kilos de 7/8".
 29.475 kilos de 1".
 10.500 kilos de 1 1/8".
 12.900 kilos de 1 1/4".
 26.250 kilos de 1 1/2".
 4.350 kilos de 1 3/4".
 5.025 kilos de 1 7/8".
 4.275 kilos de 2".
 4.500 kilos de 2 1/2".
 6.450 kilos de 3".
 Preço medio, kilo..... £ 0-0-3

Condições a que devem satisfazer o aço em vergalhões para brocas de mineiro, para marretas, marrões e corta frios:

1º, deverá ser manufacturado de aço ou de cadinho superior, obtido com o melhor ferro suco e devendo conter no maximo 0,05 % de phosphoro e enxofre;

2º, a percentagem de carbono deverá ser de 0,75 % a 0,80 % para o aço de marretas e marrões e para o de corta frio será de 0,875 a 0,90 %, e para as brocas de mineiro será no minimo de 1 %.

3º, todas as barras e vergalhões (qualquer secção transversal) devem trazer estampados em uma ou em ambas as pontas, a qualidade de aço, o nome do fabricante e as iniciais E. F. C. B.

4º, todas as barras e vergalhões de qualquer secção transversal devem ser absolutamente direitas, perfeitas e exactas em suas dimensões.

5º, O aço deve ser todo engordurado e acondicionado em caixas de madeira.

6º, O aço deverá satisfazer as seguintes condições:

Brocas corta frio:

Limite de elasticidade, 48—43.

Carga de ruptura, 90—80.

Alongamento proporcional, 6—11.

Marretas e marrões:

Limite de elasticidade, 43 k—38 k.

Carga de ruptura, 80—70.

Alongamento proporcional, 11—15.

7º, o fornecedor deverá apresentar os resultados dos exames physicos e chimicos do fabricante, devidamente authenticados.

Condições a que deve satisfazer o aço rapido ou de alta velocidade:

1º, deverá ser manufacturado de aço superior de cadinho obtido da melhor qualidade de ferro suco e deve conter na sua composição, no minimo, 18 % de tungstenio.

2º, o maximo de phosphoro e enxofre permittido será de 0,045 %.

3º, cada barra ou vergalhão, quaesquer que sejam a secção ou o comprimento, deverá ter estampado o nome e a marca do fabricante, a qualidade do aço e as iniciais E. F. C. B.

4º, todas as barras e vergalhões, de qualquer secção transversal, devem ser absolutamente direitas, perfeitas e exactas em suas dimensões.

5º, o aço deve ser todo engordurado e acondicionado em caixas de madeira.

6º, o fornecedor deverá apresentar os resultados dos exames chimicos do fabricante devidamente authenticados.

Quarta divisão**Ferro BB****Quadrado:**

150 kilos de 3/8".
 225 kilos de 1/2".
 65 kilos de 5/8".
 75 kilos de 3/4".
 450 kilos de 1".
 375 kilos de 1 1/8".
 375 kilos de 1 1/4".
 750 kilos de 1 1/2".
 750 kilos de 2 1/2".
 450 kilos de 2 3/4".
 1.125 kilos de 3".
 300 kilos de 1 3/4".
 750 kilos de 2".
 225 kilos de 1 5/16".
 25 kilos de 7/8".
 750 kilos de 4".
 750 kilos de 5".

Redondo:

525 kilos de 5/16".
 75 kilos de 1/8".
 4.500 kilos de 3/8".
 6.750 kilos de 1/2".
 9.000 kilos de 5/8".
 10.500 kilos de 3/4".
 7.500 kilos de 7/8".
 15.000 kilos de 1".
 15.000 kilos de 1 1/8".
 15.300 kilos de 1 1/4".

11.250 kilos de 1 3/8"
18.750 kilos de 1 1/2"
15.000 kilos de 1 3/4"
15.000 kilos de 2"
3.000 kilos de 2 1/2"
3.750 kilos de 2 1/4"
875 kilos de 2 3/4"
3.000 kilos de 3"
2.250 kilos de 3 1/2"
3.975 kilos de 1 5/8"
285 kilos de 3/16"
525 kilos de 1/4"

Em barra:

750 kilos de 8" x 3/4"
4.500 kilos de 8" x 1"
1.500 kilos de 10" x 1 1/2"
750 kilos de 10" x 3/4"
750 kilos de 12" x 3/4"
750 kilos de 12" x 1"
1.125 kilos de 12" x 1 1/4"
750 kilos de 12" x 1 1/2"
750 kilos de 16" x 1 1/2"
225 kilos de 6" x 3"
225 kilos de 7" x 2 3/4"
45 kilos de 1 5/8" x 3/8"
45 kilos de 2" x 7/8"
75 kilos de 2 1/2" x 7/8"
150 kilos de 5 7/8" x 3/4"
225 kilos de 7 1/4" x 1"
900 kilos de 2" x 1 1/4"
750 kilos de 3 1/2" x 3/8"
75 kilos de 1" x 3/16"
1.050 kilos de 1 1/4" x 3/16"
225 kilos de 2 1/4" x 3/8"
1.125 kilos de 2 1/4" x 1 1/4"
300 kilos de 2 3/4" x 5/8"
300 kilos de 3 1/4" x 3/8"
375 kilos de 2 1/2" x 1 1/4"
3.750 kilos de 6" x 1"
750 kilos de 7" x 1"
750 kilos de 6" x 3/4"
300 kilos de 6" x 1 3/4"
375 kilos de 8" x 3"
615 kilos de 10" x 3"
225 kilos de 10" x 1"
75 kilos de 3/4" x 1 1/4"
300 kilos de 3/4" x 3/8"
45 kilos de 1" x 1/8"
450 kilos de 1 1/4" x 5/16"
375 kilos de 1 1/4" x 1 1/2"
225 kilos de 1 1/4" x 5/8"
450 kilos de 1 1/4" x 3/4"
75 kilos de 1 1/2" x 1 1/8"
750 kilos de 1 1/2" x 3/16"
300 kilos de 1 1/2" x 5/8"
300 kilos de 1 1/2" x 3/4"
525 kilos de 1 3/4" x 1 1/4"
75 kilos de 1 3/4" x 5/16"
375 kilos de 1 3/4" x 3/8"
300 kilos de 1 3/4" x 5/8"
225 kilos de 1 3/4" x 1"
750 kilos de 2" x 1"
2.250 kilos de 2 1/2" x 1"
675 kilos de 3 1/2" x 5/8"
4.500 kilos de 3 1/2" x 1 1/8"
600 kilos de 3" x 1 1/2"
225 kilos de 4" x 5/16"
450 kilos de 4" x 5/8"
2.250 kilos de 4" x 1 3/4"
300 kilos de 5" x 1 1/2"
300 kilos de 5" x 5/8"
375 kilos de 5" x 3/4"
225 kilos de 6" x 7/8"
1.500 kilos de 6" x 1 1/2"
2.250 kilos de 6" x 2"
750 kilos de 7" x 1 1/2"
300 kilos de 7" x 5/8"
675 kilos de 8" x 1 1/2"
600 kilos de 8" x 5/8"
1.125 kilos de 1" x 1 1/4"
525 kilos de 1" x 1 1/2"
300 kilos de 1 1/4" x 1 1/4"
750 kilos de 1 1/2" x 3/8"
1.500 kilos de 1 1/2" x 1 1/2"
3.000 kilos de 2" x 3/8"
3.750 kilos de 2" x 3/4"
3.000 kilos de 2" x 5/8"

2.250 kilos de 2 1/2" x 3/8"
6.000 kilos de 2 1/2" x 1 1/2"
7.500 kilos de 2 1/2" x 5/8"
3.750 kilos de 2 1/2" x 3/4"
1.200 kilos de 3" x 3/8"
3.600 kilos de 3" x 1 1/2"
3.000 kilos de 3" x 5/8"
2.925 kilos de 3" x 3/4"
750 kilos de 3" x 1"
2.625 kilos de 3 1/2" x 1 1/2"
1.350 kilos de 3 1/2" x 3/4"
2.250 kilos de 3 1/2" x 1 1/4"
750 kilos de 4" x 1 1/2"
3.375 kilos de 4" x 3/4"
4.500 kilos de 5" x 1"
1.125 kilos de 5" x 2"
225 kilos de 6" x 1 1/4"
600 kilos de 7" x 3/4"
975 kilos de 1" x 3/8"
495 kilos de 1 1/4" x 3/8"
1.050 kilos de 1 1/2" x 1 1/4"
525 kilos de 1 1/2" x 1"
450 kilos de 1 3/4" x 3/4"
375 kilos de 1 3/4" x 1 1/2"
1.050 kilos de 2" x 3/4"
1.875 kilos de 3" x 1 1/4"
1.125 kilos de 2 1/2" x 1 1/2"
1.500 kilos de 3 1/2" x 1"
1.500 kilos de 3 1/2" x 1 1/2"
2.250 kilos de 4" x 1 1/2"
3.000 kilos de 4" x 1"
2.250 kilos de 4" x 2"
150 kilos de 4 1/2" x 1 1/2"
5 kilos de 7/8" x 1 1/4"
750 kilos de 4" x 1 1/4"
225 kilos de 1 1/4" x 1 1/16"
9.000 kilos de 2" x 5/16"
450 kilos de 1 3/4" x 1 1/2"
225 kilos de 7/8" x 1 1/8"
450 kilos de 4" x 1 1/4"
450 kilos de 5" x 1 1/2"
2.250 kilos de 10" x 1 1/2"
750 kilos de 4 1/2" x 2 1/2"
450 kilos de 2 1/4" x 3/4"
225 kilos de 1 1/2" x 3/8"
225 kilos de 2" x 3/8"
225 kilos de 2 1/2" x 3/8"
225 kilos de 2" x 1 1/2"
225 kilos de 1 1/2" x 1 1/4"
225 kilos de 3 1/2" x 1 1/4"
225 kilos de 2 3/4" x 1 1/2"
225 kilos de 2 1/2" x 3/4"
225 kilos de 1 3/4" x 1 1/4"
150 kilos de 1" x 1 1/4"
5 kilos de 1" x 3/8"
150 kilos de 1 1/4" x 1 1/4"
150 kilos de 1 1/4" x 3/8"
150 kilos de 1 1/2" x 3/8"
225 kilos de 1 1/2" x 1 1/2"
225 kilos de 2 1/2" x 1 1/2"
225 kilos de 2 1/2" x 5/8"
225 kilos de 3" x 5/8"
225 kilos de 3" x 3/4"
225 kilos de 3 1/2" x 1"
225 kilos de 3 1/2" x 1 1/4"
Preço médio, máximo do
kilo.....

Em chapas:

81 chapas de 8" x 4" x 1/8"
1 chapas de 8" x 4" x 1/32"
150 chapas de 8" x 4" x 1/16"
21 chapas de 8" x 6" x 1/8"
2 chapas de 8" x 6" x 3/16"
3 chapas de 8" x 6" x 1/4"
18 chapas de 8" x 4" x 1/4"
10 chapas de 8" x 4" x 3/8"
16 chapas de 8" x 4" x 1/2"
27 chapas de 8" x 4" x 3/32"
108 chapas de 8" x 4" x 3/16"
7 chapas de 10" x 5" x 3/16"
33 chapas de 10" x 5" x 3/16"
18 chapas de 10" x 5" x 1/4"
3 chapas de 10" x 5" x 1/2"
4 chapas de 10" x 5" x 3/8"
3 chapas de 10" x 5" x 5/16"
12 chapas de 8" x 4" x 5/16"
6 chapas de 20" x 3" x 1/4"

4 chapas de 20" x 4" x 1/4"
4 chapas de 24" x 5" x 3/16"
7 chapas de 10" x 5" x 1/8"
7 chapas de 10" x 5" x 1/16"
1 chapa de 8" x 4" x 5/8"
9 chapas de 8" x 3" x 1/2"
7 chapas de 8" x 3" x 3/8"
7 chapas de 8" x 3" x 5/16"
24 chapas de 10" x 4" x 3/16"
8 chapas de 14" x 4" x 3/16"
12 chapas de 12" x 5" x 3/16"
6 chapas de 18" x 4" x 3/16"
Peso total 94.551 kilos aproximadamente.
Preço médio, máximo do
kilo.....

Em cantoneira L:

675 kilos de 3" x 3" x 1 1/2"
150 kilos de 1" x 1" x 1/8"
225 kilos de 1 1/2" x 1 1/2" x 3/16"
225 kilos de 1 1/4" x 1 1/4" x 3/16"
135 kilos de 2" x 2" x 3/16"
187 kilos de 2 1/2" x 1 1/2" x 3/16"
225 kilos de 2 1/2" x 2 1/2" x 1/4"
525 kilos de 3 1/2" x 3 1/2" x 1/2"
300 kilos de 2 1/2" x 2 1/2" x 3/8"
525 kilos de 2" x 2" x 1/4"
300 kilos de 1 1/2" x 1 1/2" x 1/4"
150 kilos de 1 1/2" x 1 1/2" x 1/8"
450 kilos de 4 1/2" x 4 1/2" x 5/8"
525 kilos de 4" x 4" x 1/2"
375 kilos de 3" x 3" x 3/8"
300 kilos de 1 3/4" x 1 3/4" x 1/4"
800 kilos de 8" x 3" x 3/8"
375 kilos de 2 1/2" x 2 1/2" x 5/16"
68 kilos de 4" x 4" x 3/8"
150 kilos de 1" x 1" x 3/16"
150 kilos de 1 3/4" x 1 3/4" x 3/16"
300 kilos de 3 1/2" x 3 1/2" x 3/8"
30 kilos de 2" x 2" x 3/8"
30 kilos de 2" x 2" x 5/16"
135 kilos de 3" x 3" x 1/4"
Preço médio, máximo do
kilo.....

Condições a que deve satisfazer o ferro BB:

1) todo o ferro BB fornecido será do tipo conhecido como «ferro forjado puddling». Não será permitida a mistura de aço e a presença do mesmo em qualquer remessa será causa de rejeição de toda a encomenda;

2) as chapas, barras, angulos e outras secções devem apresentar uma superfície bem lisa, sem defeitos, com as dimensões e secções especificadas e com as extremidades cortadas;

3) todas as chapas, barras, angulos e outras secções devem ser rectificadas e endireitadas a quente e não a frio;

4) o ferro fornecido quando submettido a experiencia de «entalhamento» dobrado a 180° e quebrada deve apresentar uma fractura fibrosa, limpa e isenta de qualquer defeito e nunca apresentar uma fractura cristalina;

5) o ferro quando dobrado a 180°, a frio, sobre uma barra com o diametro igual e 1/2 o diametro ou a espessura de barra de prova, não deve haver fracturas nem apresentar fendas na parte exterior;

6) o ferro quando dobrado sobre si mes

mo, a temperatura do vermelho claro, não deve apresentar fractura ou signaes de fendas;

7ª) o ferro, quando submetido a experiência de tempera, isto é, quando aquecido até o amarelo e mergulhado n'água, não deve apresentar fractura nem signaes de fendas quando dobrado sobre uma barra de diametro igual, ao diametro ou espessura da barra em experiência;

8ª) deve ser experimentado si caldeia bem sem que haja signal de ter queimado o ferro;

9ª) especificação physica:

Carga de ruptura 30 a 35 kilos por m/m². Alongamento 22 %, sendo o comprimento igual a quatro vezes o diametro.

Stricção—Reducção da area primitiva de 30 % no minimo;

10ª) o fornecedor deverá apresentar os resultados das provas mecanicas e chimicas do fabricante, devidamente authenticadas;

Ferro commum:

Em barra:

300 kilos de 1 3/4" x 3/8"

150 kilos de 1 1/2" x 3/8"

75 kilos de 1 1/4" x 3/8"

75 kilos de 1" x 3/8"

75 kilos de 2 1/2" x 1/4"

75 kilos de 2" x 1/4"

75 kilos de 1 1/2" x 1/4"

150 kilos de 1" x 1/4"

750 kilos de 8" x 7/8"

750 kilos de 8" x 3/4"

750 kilos de 8" x 5/8"

750 kilos de 8" x 1/2"

375 kilos de 7" x 3/4"

375 kilos de 7" x 7/8"

375 kilos de 7" x 5/8"

150 kilos de 7" x 1/2"

375 kilos de 7" x 3/8"

750 kilos de 6" x 1"

375 kilos de 6" x 7/8"

375 kilos de 6" x 3/4"

375 kilos de 6" x 5/8"

375 kilos de 6" x 1/2"

375 kilos de 6" x 3/8"

375 kilos de 5 1/2" x 5/8"

375 kilos de 5 1/2" x 1/2"

375 kilos de 5" x 5/8"

375 kilos de 5" x 1/2"

750 kilos de 4" x 1 1/2"

375 kilos de 4" x 1 1/4"

375 kilos de 4" x 1"

375 kilos de 3" x 3/8"

375 kilos de 3" x 1/2"

375 kilos de 3" x 3/16"

150 kilos de 3" x 1/4"

150 kilos de 2" x 1/2"

150 kilos de 2 1/2" x 1/2"

75 kilos de 1" x 1/2"

75 kilos de 2 1/2" x 3/8"

75 kilos de 2" x 3/8"

375 kilos de 12" x 1"

375 kilos de 12" x 7/8"

375 kilos de 12" x 3/4"

375 kilos de 10" x 1"

375 kilos de 10" x 7/8"

375 kilos de 10" x 3/4"

750 kilos de 8" x 1"

Preço médio, maximo

do kilo..... 0-0-4

Ferro Lowmoor ou se-

melhante:

Em barra:

300 kilos de 4 1/2" x 5/8"

675 kilos de 3 1/2" x 2"

1.125 kilos de 4" x 2"

1.875 kilos de 8" x 1 1/2"

Redondo:

750 kilos de 3/4"

375 kilos de 5/8"

375 kilos de 1/2"

375 kilos de 3/8"

75 kilos de 5/16"

36 kilos de 1/4"

150 kilos de 1"

150 kilos de 1 1/8"

750 kilos de 1 1/4"

150 kilos de 1 3/8"

Quadrado:

3.000 kilos de 4"

2.100 kilos de 5"

2.530 kilos de 3 1/2"

3.000 kilos de 4 1/2"

2.175 kilos de 5 1/2"

2.625 kilos de 6"

3.600 kilos de 7"

75 kilos de 5/16"

150 kilos de 1 1/4"

150 kilos de 2"

186 kilos de 3"

Preço médio, maximo

do kilo..... 0-0-10

Em chapa:

2 chapas de 8" x 4" x 1/2"

4 chapas de 8" x 3" x 1/2"

2 chapas de 8" x 4" x 3/8"

4 chapas de 8" x 3" x 3/8"

4 chapas de 8" x 3" x 1/16"

Peso total 3.711 kilos

aproximadamente.

Preço médio, maximo do

do kilo..... 0-0-10

Em cantoneira L:

750 kilos de 1 1/2" x 1 1/2" x

1 1/4"

750 kilos de 1 1/4" x 1 1/4" x

3/16"

450 kilos de 1" x 1" x 3/16"

75 kilos de 1" x 1" x 1/4"

75 kilos de 1" x 1" x 1/8"

150 kilos de 2" x 2" x 3/8"

150 kilos de 2" x 2" x 1/4"

750 kilos de 5" x 5" x 5/8"

750 kilos de 5" x 5" x 1/2"

750 kilos de 4" x 4" x 1/2"

2 1/2 kilos de 4" x 3" x 3/8"

750 kilos de 3" x 3" x 1/2"

750 kilos de 2 3/4" x 2 3/4" x

3/16"

750 kilos de 2 1/2" x 2 1/2" x

3/16"

750 kilos de 2 1/2" x 2 1/2" x

1/4"

750 kilos de 2 1/2" x 2 1/2" x 3/16"

750 kilos de 2" x 2" x 1/4"

750 kilos de 1 3/4" x 1 3/4" x

3/16"

750 kilos de 1 3/4" x 1 3/4" x

1/4"

Em cantoneira U:

375 kilos de 10" x 3" x 5/8"

750 kilos de 8" x 3" x 3/8"

225 kilos de 4" x 2 1/4" x

3/16"

750 kilos de 6" x 2 1/2" x 1/2"

3.000 kilos de 9" x 3" x 5/8"

2.250 kilos de 10" x 3 1/2" x

5/8"

1.500 kilos de 12" x 3 1/2" x

5/8"

Em cantoneira T:

375 kilos de 3" x 3" x 3/8"

375 kilos de 2 3/4" x 2 3/4" x

3/16"

375 kilos de 2 1/2" x 2 1/2" x

1/4"

375 kilos de 2" x 2" x 1/4"

150 kilos de 1 3/4" x 1 3/4" x

1/4"

225 kilos de 1 1/2" x 1 1/2" x

3/16"

150 kilos de 1 1/4" x 1 1/4" x

3/16"

75 kilos de 1" x 1" x 3/16"

Em cantoneira Z:

375 kilos de 3" x 3" x 3/8"

375 kilos de 2 1/2" x 2 1/2" x

3/16"

375 kilos de 1 3/4" x 1 3/4" x

1 3/4" x 1 3/4"

Preço médio, maximo do

kilo..... 0-0-0

Todo o ferro Lowmoor, ou semelhante,

acima pedido deverá satisfazer as seguintes

especificações:

Especificações physicas:

Carga de ruptura..... 33 kilos por m/m²

Alongamento..... 27 % no minimo,

sendo o comprimento igual a oito vezes o

diámetro.

Stricção — Reducção da área primitiva de

56 % no minimo para barras e vergalhões

até 1 3/4" e 40 % no minimo para barras e

vergalhões de 2" a 4"

Especificações chimicas:

Composição:

Carbono..... 0,20 a 0,22 %

Enxofre..... 0,012 %

Silicio..... 0,109 %

Phosphoro..... 0,064 %

Ferro em chapas lavradas:

45 chapas de 8" x 4" x 1/4"

6 chapas de 8" x 4" x 3/16"

6 chapas de 10" x 4" x 3/16"

9 chapas de 8" x 4" x 3/16"

Peso total 10.536 kilos aproxima-

damente.

Preço médio, maximo do kilo, 0-0-6

Ferro em chapas russas:

105 chapas de 5" x 2 1/2" x

1/16"

21 chapas de 7" x 3" x 1/16"

375 chapas de 7" x 3" x 1/32"

60 chapas de 2" x 1" x 1/16"

84 chapas de 2" x 1" x 1/16"

225 chapas de 1" x 1" x 1/16"

111 chapas de 5" x 2 1/2" x

1/32"

Peso total 8.652 kilos aproxima-

damente

Preço médio, maximo

do kilo..... 0-0-9

Ferro em chapas galvanizadas:

42 chapas de 8" x 4" x 1/16"

7 chapas de 8" x 4" x 1/32"

1 chapa de 1" x 50 x 1" x 00

de n. 24

12 chapas de 1" x 50 x 1" x 00

de n. 20

12 chapas de 1" x 50 x 1" x 00

de n. 18

10 chapas de 1" x 50 x 1" x 00

de n. 22

3 chapas de 8" x 4" x 1/8"

2 chapas de 8" x 4" x 3/16"

Peso total 4.668 kilos aproxima-

damente.

Preço médio, maximo

do kilo..... 0-0-7

Ferro em barra 1/2 canna:

75 kilos de 2" x 5/8"

75 kilos de 1 1/2" x 1/2"

75 kilos de 1 1/2" x 3/8"

75 kilos de 1 1/4" x 3/8"

75 kilos de 1" x 1/4"

Preço médio, maximo

do kilo..... 0-0-7

Aço:

Redondo para ferramenta:

150 kilos de 1"

150 kilos de 7/8"

225 kilos de 3/4"

150 kilos de 5/8"

75 kilos de 1/2"

75 kilos de 3/8"

36 kilos de 1/4"

Oitavado para ferramenta:

150 kilos de 5/8"
75 kilos de 7/8"
75 kilos de 3/4"
75 kilos de 1"
75 kilos de 1 3/8"

Sextavado para ferramenta:

75 kilos de 7/8"
111 kilos de 5/8"
111 kilos de 1"
66 kilos de 1 1/16"
75 kilos de 1 1/4"
60 kilos de 1 7/16"
66 kilos de 1 5/8"
66 kilos de 2"
75 kilos de 3/4"
60 kilos de 1 1/2"
21 kilos de 3/8"

Quadrado para ferramenta:

111 kilos de 5/8"
150 kilos de 3/4"
150 kilos de 7/8"
186 kilos de 1"
111 kilos de 1 1/8"
261 kilos de 1 1/4"
261 kilos de 1 1/2"
150 kilos de 1 3/4"
150 kilos de 2"
195 kilos de 2 1/2"
225 kilos de 2 3/4"
225 kilos de 3"

Em barra para ferramenta:

75 kilos de 3 1/4" x 1 1/2"
75 kilos de 1" x 3/4"
75 kilos de 1" x 5/8"
50 kilos de 3/4" x 1 1/2"
75 kilos de 1 1/4" x 1 1/2"
36 kilos de 1" x 3/16"

Preço médio, máximo do kilo... £ 0-0-9

Redondo doce:

150 kilos de 1 1/4"
150 kilos de 1 1/8"
150 kilos de 1"
150 kilos de 7/8"
375 kilos de 3/4"
375 kilos de 5/8"
375 kilos de 1/2"
750 kilos de 3/8"
75 kilos de 5/16"
75 kilos de 1/4"

Preço médio, máximo do kilo... £ 0-0-3

Redondo para eixo,

Monk Bridge:
510 kilos de 3"
735 kilos de 3 1/2"
930 kilos de 4"
1.200 kilos de 4 1/2"
1.470 kilos de 5"
1.350 kilos de 5 1/2"
1.086 kilos de 6"
1.221 kilos de 6 1/2"
1.485 kilos de 7"
1.650 kilos de 7 1/2"
1.905 kilos de 8"
2.250 kilos de 8 1/2"
1.200 kilos de 9"
1.386 kilos de 9 1/2"
1.506 kilos de 10"

Comprimento mínimo cada vergalhão 5m,00

Preço médio, máximo do kilo... £ 0-2-4

Redondo comum:

225 kilos de 1/2"
600 kilos de 1/2"
450 kilos de 5/8"
300 kilos de 3/4"
750 kilos de 7/8"
750 kilos de 1"
33 kilos de 1 1/8"
1.500 kilos de 1 1/2"
3.375 kilos de 2"
1.500 kilos de 3"

600 kilos de 1 3/4"
1.875 kilos de 2 1/2"
525 kilos de 1 1/4"
375 kilos de 3/8"
300 kilos de 2 1/4"
450 kilos de 2 3/4"

Preço médio, máximo do kilo... £ 0-0-9

Doce em chapas:

3 chapas de 10' X 5' X 5/8"
3 chapas de 14' X 4' X 3/16"
4 chapas de 10' X 5' X 1/2"

Peso total, 5.250 kilos aproximadamente.

Preço médio, máximo do kilo... £ 0-0-4

Condições a que deve satisfazer o aço em vergalhões e em barras para ferramentas:

1º, deverão ser manufacturados de aço de cadinho superior, obtido do melhor ferro sueco e devendo coater no máximo 0,05 % de phosphoro ou enxofre;

2º, a percentagem de carbono deve ser compreendida entre 1 % a 1,25 %;

3º, todas as barras e vergalhões (qualquer secção transversal) devem trazer estampado em uma ou em ambas as pontas a qualidade do aço, o nome e a marca do fabricante e as iniciais E. F. C. B.

4º, todas as barras e vergalhões, de qualquer secção transversal, devem ser absolutamente direitos, perfeitos e exactos em suas dimensões.

5º, o aço deve ser todo engordurado e acondicionado em caixas de madeira;

6º, o fornecedor deverá apresentar a análise química do fabricante, devidamente autenticadas.

Ferro sextavado:

39 kilos de 7/8"
60 kilos de 1"
78 kilos de 1 1/16"
75 kilos de 1 1/4"
22 kilos de 2"
62 kilos de 1 13/16"

Preço médio, máximo do kilo... £ 0-0-6

Cobre em vergalhão redondo:

750 kilos de 1/2"
225 kilos de 7/8"
300 kilos de 3/8"
825 kilos de 1 1/4"
75 kilos de 1 1/8"
551 kilos de 3/4"
500 kilos de 1"
111 kilos de 1/4"
375 kilos de 5/8"
150 kilos de 1 1/2"

Preço médio, máximo do kilo... £ 0-2-8.

Cobre em chapas:

84 chapas de 8' x 4' x 1/32"
33 chapas de 8' x 4' x 1/16"
4 chapas de 12' x 6' x 1/2"
4 chapas de 10' x 5' x 1/2"
1 chapa de 8' x 4' x 5/8"
3 chapas de 8' x 4' x 1/64"
1 chapa de 8' x 4' x 7/8"
13 chapas de 8' x 4' x 3/16"
33 chapas de 8' x 4' x 1/4"
1 chapa de 8' x 4' x 5/16"
18 chapas de 8' x 4' x 1/8"

Peso total 21.240 kilos aproximadamente.

Preço médio, máximo do kilo... £ 0-2-7.

Latão em chapas:

10 chapas de 6' x 3' x 1/32"
36 chapas de 6' x 3' x 1/16"
2 chapas de 6' x 3' x 3/32"
1 chapa de 6' x 3' x 3/8"
1 chapa de 6' x 3' x 1/4"

18 chapas de 6' x 3' x 1/64"
16 chapas de 6' x 3' x 1/8"
1 chapa de 6' x 3' x 3/16"

Peso total 2.322 kilos aproximadamente.

Preço médio, máximo do kilo... £ 0-2-3.

Latão em vergalhão redondo comum:

300 kilos de 3/8"
675 kilos de 1/2"
750 kilos de 3/4"
750 kilos de 7/8"
1.125 kilos de 1"
450 kilos de 1 1/8"
1.125 kilos de 1 1/4"
1.125 kilos de 1 1/2"
750 kilos de 1 3/4"
1.125 kilos de 2"
675 kilos de 2 1/2"
600 kilos de 3"
450 kilos de 5/8"
75 kilos de 1 3/8"
111 kilos de 1 5/8"
111 kilos de 1 7/8"
750 kilos de 2 1/4"
150 kilos de 2 3/4"
75 kilos de 1 4"

Preço médio, máximo do kilo... £ 0-2-2.

Tubos de cobre sem solda.

(Dimensão externa)

36 kilos de 2 1/4" espessura da parede, 3/16"
261 kilos de 2" espessura da parede, 3/16"
150 kilos de 1 1/2" espessura da parede, 1/8"
185 kilos de 1" espessura da parede, 1/8"
336 kilos de 3/4" espessura da parede, 1/8"
150 kilos de 5/8" espessura da parede, 1/16"
48 kilos de 1/4" espessura da parede, 1/16"
96 kilos de 1/8" espessura da parede, 1/16"
300 kilos de 1/4" espessura da parede, 1/16"
300 kilos de 3/8" espessura da parede, 1/16"
375 kilos de 1/2" espessura da parede, 1/16"
51 kilos de 7/8" espessura da parede, 1/8"
36 kilos de 2 1/8" espessura da parede, 3/16"

Preço médio, máximo do kilo... £ 0-2-9

Tubos de latão

(Dimensão externa)

53 kilos de 1/8" espessura da parede, 1/16"
75 kilos de 1/4" espessura da parede, 1/16"
60 kilos de 3/8" espessura da parede, 1/16"
111 kilos de 1/2" espessura da parede, 1/16"
11 kilos de 3/4" espessura da parede, 1/8"
22 kilos de 7/8" espessura da parede, 1/8"
60 kilos de 1" espessura da parede, 1/8"
22 kilos de 3/16" espessura da parede, 1/16"
45 kilos de 5/8" espessura da parede, 1/16"
51 kilos de 1 1/8" espessura da parede, 1/8"

Preço médio, máximo do kilo... £ 0-2-9

Condições a que devem satisfazer as chapas e vergalhões e tubos de cobre sem corrosão:

1º, as chapas e vergalhões e tubos de cobre deverão conter no máximo 0,8 % de impurezas, sendo a quantidade de arsenico admittido comprehendido entre 0,30 a 0,50 %;

2º, as chapas e vergalhões deverão ser limpas, macias e isentas de qualquer defeito na superficie;

3º, as superficies internas e externas dos tubos deverão ser perfeitamente lisas, limpas e isentas de qualquer defeito ou vincos longitudinaes com as suas extremidades esmeradas e cortadas bem direito. As dimensões veem ser de accordo com os pedidos, assim como devem ser direitos, perfeitamente cylindricos e de espessura uniforme em toda a sua extensão;

4º, cada chapa ou vergalhão deverá ser estampada com o nome do fabricante e as iniciaes E. F. C. B.

5º, as provas sujeitas a tracção deverão dar os seguintes resultados:

Carga de ruptura 25k por m/m² no minimo

Alongamento sobre 200 m/m 35 %

Contracção 40 %

para a prova de tracção o metal será recozido;

6º, provas retiradas das chapas, quer a frio, quer ao rubro, devem supportar a serem dobradas sobre si (angulo de 180) sem apresentar fendas na parte externa;

7º, os vergalhões serão retiradas provas de 25 millimetros de comprimento que collocados verticalmente serão martellados até ser reduzida a altura a 10 millimetros, no fim do ensaio não devem apresentar fendas na circunferencia do disco resultante;

8º, os tubos deverão poder resistir ao ensaio de expansão sem mostrar falhas ou fendas até que o diametro da parte expandida seja superior a 25 % sobre o diametro primitivo;

9º, os tubos, quer a frio, quer ao rubro, deverão poder ser dilatados até que se toquem as superficies internas, e depois dobradas sobre si mesma, formando angulo de 180. Neste ensaio não devem apresentar fendas ou falhas;

10, os tubos de cobre deverão supportar uma pressão hydraulica interna de 50 kilos por centimetro quadrado do minimo;

11, o fornecedor deverá apresentar as analyses chimicas e provas mecanicas do fabricado devidamente autenticadas.

Condições o que deve satisfazer o latão em chapa e em vergalhões:

1º, o latão em chapa e em vergalhão deverá ser uma liga de 70 % de cobre e 30 % de zinco, contendo no maximo 0,8 % de impurezas;

2º, o fornecedor deverá apresentar a analyse chimica do fabricante devidamente autenticada.

Material para fundição.

675 kilos de antimonio em barra, kilo.....	£ 0-1-3
1.701 kilos de chumbo em barra, kilo.....	£ 0-0-10
15.000 kilos de cobre em barra, kilo.....	£ 0-2-0
5.175 kilos de estanho em vergalhões, kilo.....	£ 0-4-5
3.000 kilos de metal typo Magnolia legitimo, kilo.....	£ 0-1-7
750 kilos de estanho em barra, kilo.....	£ 0-4-2
75 toneladas de 1.000 kilos de ferro gusa para fundição de aço, com a seguinte composição: phosphoro maximo 0,05 %; silicio 1,5 %	

a 2,5 %; graphite 0,3 %

a 2,5 %; carbonó até

4 %; enxofre... traços,

tonelada..... £ 14-0-0

3.750 kilos de ferro silicium

kilo..... £ 0-1-0

Condições a que deve satisfazer o cobre em barra para fundição:

1º, o cobre em barra para fundição deverá conter 99 % no minimo de cobre e 0,8 % de impureza no maximo;

2º, o fornecedor deverá apresentar a analyse chimica do fabricante devidamente autenticada.

Condições a que deve satisfazer o estanho em vergalhões e em barras para fundição:

1º, o estanho em barra ou vergalhão marca Carneiro, ou de qualquer marca deverá ter 99 % de estanho e no maximo 1 % de impurezas;

2º, o fornecedor deverá apresentar a analyse chimica do fabricante devidamente autenticada.

Condições a que deve satisfazer o metal patente typo Magnolia (base de chumbo):

1º, deverá ter a seguinte composição:

Chumbo 80 a 83 %;

Antimonio 14,5 a 16 %;

Estanho 5 %;

Impurezas 0,5 % maximo;

2º, o ponto de fusão será a temperatura minima de 235° centigrado;

3º, a compressão deve resistir a pressão de nove kilos por millimetro quadrado no minimo;

4º, o fornecedor deve apresentar uma analyse chimica do fabricante devidamente autenticada.

Condições a que deve satisfazer o ferro silicio para fundição:

1º, o ferro silicio deverá ser friavel e conter no minimo 45 % de silicio;

2º, o fornecedor deverá apresentar a analyse do fabricante devidamente autenticada.

Os preços marcados são os maximos.

O pagamento das contas será feito pelo Banco do Brasil, cobrando o banco 1 % de comissão.

A entrega será dentro dos vagões da Estrada no Cães do Porto, direitos alfandegarios por conta da Estrada e todas as demais despesas por conta do fornecedor, devendo o fornecimento começar dentro de um espaço de tempo de 90 dias, a contar da data do registro do contracto no Tribunal de Contas e estar terminado até 31 de dezembro de 1922.

A entrega não sendo conforme está marcado, sujeita o contractante a uma multa que, conforme entendimento da administração, poderá ser até o valor da caução do contracto, sendo dado novo prazo, si não preferir a administração a rescisão do contracto, por simples aviso ou notificação independente de acção ou interpeção judicial, com perda da caução e sem que assista ao contractante direito a reclamação de especie alguma.

No caso de multa fica o contractante obrigado a entregar a respectiva importancia na thesouraria, no prazo de 48 horas, a contar da data do recebimento da intimação por escripto, sob pena de rescisão do contracto, nas condições já acima estabelecidas, si não for cumprida a intimação:

A concorrência versará apenas sobre o preço médio, em qualquer moeda, indicado em algarismos e confirmado por extenso, para as unidades estabelecidas dos artigos acima pedidos, cabendo a preferencia de direito ao autor da proposta mais barata, por minima que seja a diferença entre ella e qualquer outra.

Para comparação dos preços servirá o cambio, á vista, que vigorar na vespera do dia indicado para a concorrência.

A Estrada recusará as propostas que apresentarem preços superiores aos maximos estabelecidos e as que apresentarem preços em detalhe para os grupos determinados pelo preço marcado medio. Assim, o fornecimento de cada um grupo só poderá competir a um unico proponente, não sendo, por isso, tomadas em consideração as propostas que, com relação a cada grupo, não se referirem a totalidade.

As propostas, que devem estar devidamente selladas ás primeiras vias, datadas, assignadas, com a indicação das respectivas residencias, não sendo permittidas nas mesmas rasuras ou emendas, devendo ser escriptas em papel das respectivas casas commerciaes, serão entregues, em tres vias, em involucros fechados, com a declaração, por fóra, do assumpto e do nome do proponente.

Esse involucro deve ser acompanhado de um outro em separado, contendo todos os documentos que possam provar a idoneidade do proponente, comprehendendo-se, entre elles, os recibos de quitação da ultima collecta dos impostos a que estiver sujeito.

No acto da entrega da proposta o proponente deverá exhibir o recibo da caução de 5:000\$, em dinheiro ou em titulos da divida publica federal, previamente feito na thesouraria desta Estrada, para garantir a assignatura do contracto, caução que revertirá para os cofres da mesma Estrada, si o proponente preferido recusar-se a assignar o respectivo contracto, dentro do prazo de seis dias, contados da data da entrega do convite que lhe for expedido para esse fim.

O fornecedor, para garantia da execução do fornecimento, caucionará na thesouraria desta Estrada a quantia correspondente a 5 % do valor do fornecimento a realizar, em dinheiro ou em titulos da divida publica federal.

O contracto só se tornará effectivo depois de approvado definitivamente pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas e registrado pelo Tribunal de Contas.

A questão da idoneidade das proponentes será julgada e examinada previamente, antes de abertas as propostas.

As propostas cujos autores não tiverem sido considerados idoneos não serão abertas.

Depois de julgada a idoneidade dos proponentes serão marcados o dia e a hora para abertura e leitura das propostas, que, antes de qualquer decisão, serão publicadas.

Fica reservado á Estrada o direito de aceitar parte de uma proposta e parte de outra, ou outras, conforme a diferença para menos nos preços de varios artigos a serem fornecidos, assim como de não aceitar nenhuma das propostas apresentadas ou annullar a concorrência, caso assim convenha aos seus interesses.

As propostas não poderão conter sinão uma formula de completa submissão a todas as clausulas deste edital e o preço conforme já ficou estabelecido.

Não se tomarão em consideração quaisquer offertas de vantagens não previstas neste edital, nem as propostas que contiverem apenas o offercimento de uma redução sobre a proposta mais barata.

No caso de absoluta igualdade entre propostas terá preferencia a que apresentar preço mais vantajoso no desempate.

A Estrada reserva-se o direito de restringir as quantidades pedidas.

Toda e qualquer proposta que não estiver inteiramente de accordo com este edital não será tomada em consideração.

Secretaria da Estrada de Ferro Central do Brasil, 2 de maio de 1922. — O secretario, Diocleciano Candido de Vasconcellos

Ministerio da Marinha**Inspectoria de Machinas**

De ordem do Sr. contra-almirante inspector de Machinas, e de conformidade com o aviso deste ministerio n. 1.773, de 9 do corrente, acham-se abertas, durante o prazo de quinze dias, as inscrições de candidatos ao concurso para preenchimento das vagas existentes no quadro dos mecanicos navaes de 2.ª classe, nas especialidades de *caldeireiro de cobre, caldeireiro de ferro e ferreiro*, devendo os concurrentes habilitar-se de conformidade com o art. 26 do regulamento para o Corpo de Engenheiros Machinista Navaes, de que trata o decreto n. 7.009, de 9 de julho de 1908 e instrucções approvadas pelos avisos ns. 3.982, de 27 de agosto de 1908, e 3.727, de 27 de outubro de 1913.

O tempo minimo de serviço será de seis annos, tendo preferencia entre os habilitados os que se obrigarem a servir por maior prazo.

Os demais esclarecimentos serão dados nesta Inspectoria nos dias uteis, das 11 ás 16 horas.

Inspectoria de Machinas, 9 de maio de 1922. — *João Teixeira Cardoso*, capitão de mar e guerra engenheiro machinista, sub-inspector.

*** Deposito Naval do Rio de Janeiro****TERCEIRA SECÇÃO-FARDAMENTO**

De ordem do Sr. contra-almirante graduado, director, previne-se ás Sras. costureiras matriculadas na primeira categoria que na sexta-feira, 12 do presente mez, das 11 horas e 30 minutos ás 14 horas e 30 minutos, haverá distribuição de costuras. Deposito Naval do Rio de Janeiro, em 8 de maio de 1922. — *Roberto de Souza Nunes*, capitão-tenente, auxilliar.

Reserva Naval**PRIMEIRA CATEGORIA**

Na sede da Reserva Naval deverão comparecer, até o dia 26 do corrente, das 11 ás 16 horas, os reservistas desta categoria que prestaram exames em setembro proximo passado, e em janeiro do corrente anno, a fim de receberem ordens sobre o juramento á bandeira, que terá lugar em 11 de junho proximo vindouro.

Directoria da 1.ª Categoria da Reserva Naval; Rio de Janeiro, 5 de maio de 1922. — *Mario Rocha de Azambuja*, capitão-tenente, director.

Concurrencia para a apresentação de projectos para a construção de um «Edifício-Monumento» com que a Marinha Nacional pretende comemorar o centenário da independência.

Na Secretaria da Escola Naval de Guerra serão recebidos projectos para a construção de um «Edifício-Monumento» para comemorar as festas do centenário, em local posteriormente designado.

O edificio occupará uma área de cerca de 200 metros quadrados e será construido em terreno elevado, pelo menos de dous metros de altura.

A entrada se fará por uma ampla escadaria, sendo as margens lateraes ajardinadas e com grammados.

Si o terreno não possuir naturalmente a elevação necessaria, será esta preparada por meio de aterro, que será fo

O edificio será de um só pavimento e a respectiva planta terá as seguintes dependencias:

Vestibulo, portaria, sala da administração, toilette com lavabos, um compartimento para W. C. e sala de bibliotheca.

Ao centro um grande salão com o minimo de 70 metros quadrados.

A fachada artisticamente decorada deverá ter nichos para a collocação de bustos de vultos da Marinha Nacional.

No salão se preparará, nas paredes, logares apropriados para a collocação de paineis ou quadros esculpturados em baixo relevo, destinados a commemorar os feitos da Marinha Nacional.

Si a fachada não comportar, por sua architectura, os nichos citados, serão estes transferidos para o grande salão, em lugar conveniente, e figurarão então na fachada os paineis que nelle deviam ser collocados.

A altura do edificio não será menor de 12 metros, entrando neste numero os dous metros do socco ou plintho formado pelo aterro, que supportará o edificio.

Os projectos deverão ser entregues em envelopos fechados, tendo por designação um pseudonymo, e serão acompanhados de um envelope fechado e lacrado, dentro do qual o concurrente deixará o seu nome com o respectivo pseudonymo e data.

Os ditos envelopes serão no acto da apresentação rubricados e datados pela comissão executiva ou qualquer de seus membros.

Os envelopes com os pseudonymos dos projectos escolhidos só serão abertos depois de proclamada essa escolha na presença dos interessados.

O exame dos projectos será feito pela comissão executiva, que convidará dous architectos para em conjuncto decidirem da escolha.

O que fôr collocado em primeiro lugar será premiado com a quantia de tres contos de réis e o que ficar em segundo, com a quantia de um conto e quinhentos mil réis.

O prazo da concurrencia será de 15 dias a contar desta data.

O autor do projecto escolhido obriga-se, sem outras despesas, apresentar depois o orçamento para o custo total da obra, com as respectivas especificações ou caderno de encargos.

Para outros esclarecimentos fica a comissão executiva, ou qualquer um dos seus membros, á disposição dos senhores concurrentes, das 13 ás 15 horas, na secretaria da Escola Naval de Guerra.

Rio de Janeiro, em 10 de maio de 1922.

De ordem do Sr. contra-almirante e presidente da comissão. — *Antonio Carlos de Moraes Lamego*, capitão de corveta honorario,

Ministerio da Guerra**Directoria de Saude****CONCURSOS PARA MEDICOS E VETERINARIOS DO EXERCITO**

De ordem do Sr. general director de Saude da Guerra, faço publico que, por autorização do Sr. ministro da Guerra e de accordo com as instrucções publicadas no Boletim do Exercito n. 44, de 5 de abril de 1910, 90 dias depois da data desta publicação estará aberta nesta directoria, durante 20 dias, a inscripção para os concursos de medicos e veterinarios do Exercito para o preenchimento das vagas que se verificarem nos respectivos quadros no correr do anno de 1922.

Cada candidato deverá, para esse fim, apresentar petição scripta e assignada por si ou procurador e exhibir documento pro-

vando que é cidadão brasileiro em plano goso de seus direitos civis, menor de 35 annos (certidão em original), diploma do respectivo curso por faculdade ou escola official ou equiparada e caderneta de reserva.

Provará mais cada candidato que possui aptidão, saúde e robustez necessarias para o serviço militar em tempo de paz e de guerra, sendo que este requisito será comprovado em inspecção de saúde nesta capital, perante a junta militar de saúde desta directoria.

Os interessados, para mais informações, poderão dirigir-se a esta directoria ou aos chefes de Serviço de Saude nos Estados.

Directoria de Saude da Guerra, 5 de maio de 1922. — *Dr. Alfredo Mendes Ribeiro*, coronel chefe do gabinete.

Primeira Região Militar**PRIMEIRA CIRCUMSCRIPÇÃO DE RECRUTAMENTO****12.º DISTRITO—ESPIRITO SANTO**

Edital publicando a relação dos alistados neste districto no anno de 1922

Classe de 1902

O major Francisco Moraes Cavalcanti, presidente da Junta Permanente de Alistamento Militar, no 12.º districto (Espírito Santo):

Faz saber que estando concluidos os trabalhos desta junta, no corrente anno, vão ser os mesmos remetidos á Junta de Revisão e Sorteio da 1.ª Circumscripção, nesta Capital, acompanhados de todos os documentos e reclamações apresentados pelos interessados.

E para que chegue ao conhecimento de todos, manda afixar na porta principal do edificio, á rua Manoel Coelho n. 34 (agencia da Prefeitura) e publicar no *Diario Official* nos dias 9, 11 e 13 de maio do corrente anno, a relação dos alistados. Aquelles que tenham reclamação a fazer, deverão apresentalas competentemente documentadas a esta junta ou directamente a revisão, de accordo com o paragraho unico do art. 52 do decreto n. 14.397, de 9 de outubro de 1920.

E eu, Pedro Paulo Autran, secretario, lavrei o presente edital, que assigno e vae rubricado peo presidente. — *Capitão P. Paulo Autran*, secretario.

Rio, 30 de abril de 1922. — *Major Francisco de Moraes Cavalcanti*.

RELAÇÃO DOS ALISTADOS**Classe de 1902**

1. Abel Fernandes Chanches.
2. Abel Ferreira Simões.
3. Abel Martins.
4. Abelardo Trajano de Jesus Bandeira.
5. Acacio Augusto.
6. Adalberto de Passos Cruz Costa.
7. Adamastor Duarte.
8. Admar Ferreira de Oliveira.
9. Adolpho Ferreira da Cunha.
10. Adolpho da Graça Corrêa de Lacerda.
11. Adolpho Furtado.
12. Adolpho Pascal.
13. Afonso Marcello Maria.
14. Afonso Costa.
15. Agénor Marques da Cruz.
16. Agénor Ribeiro dos Santos.
17. Agénor Dias Chaves.
18. Agriberto Villa Secca.
19. Agriberto da Conceição.
20. Albano Guillera de Carvalho.
21. Alberto Carlos Proença da Silva.
22. Alberto Cordeiro Barbosa.
23. Alberto da Cunha.
24. Albino Francisco Martins.
25. Alberto Numann.
26. Alberto de Sá Barbosa.

27. Alcides Augusto de Almeida.
28. Alcindo José de Oliveira.
29. Alíbio de Sant'Anna.
30. Alexandre Xavier Sallanha.
31. Alexandro Boavista Moscoso.
32. Alfredo Caguin.
33. Alfredo Fossas.
34. Alfredo Fernandes Avelino.
35. Alfredo Duarte da Silva.
36. Alfredo Fernandes.
37. Alfredo Pereira de Carvalho.
38. Alípio Vieira da Silva.
39. Altamiro Cardoso de Oliveira Lomba.
40. Altherio Carneiro Alípio.
41. Alvaro, filho de Henrique Gonzaga de Souza Amorim e Maria Augusta Amorim.
42. Alvaro Bragança.
43. Alvaro de Castro.
44. Alvaro Chrisostomo de Carvalho.
45. Alvaro Gonçalves Graça.
46. Alvaro Jerônimo da Silva.
47. Alvaro José dos Santos.
48. Alvaro José da Silva.
49. Alvaro Liborio.
50. Alvaro Mattos da Pocha.
51. Alvaro Pa. Lino da Cruz.
52. Alvaro da Padua Pereira de Souza.
53. Alvaro Rodrigues Coelho.
54. Alvaro de Souza Bastos.
55. Alvaro da Silva Durão.
56. Alvaro dos Santos.
57. Alvaro da Silva.
58. Alvaro Vaz.
59. Alvinio de Lino.
60. Amadeu Gonçalves Geador.
61. Americo Aulício.
62. Americo Carneiro Barbosa.
63. Americo Gonçalves França.
64. Americo Pestana.
65. Americo Pinto de Moraes.
66. Americo Vieira.
67. Americo Augusto Ciqueiro Bravo.
68. Amphilóquio Freitas.
69. Anacleto Gonçalves Guimarães.
70. Angelo Corrêa Pinto.
71. Angenor Marques da Cruz.
72. Aníbal Moreira da Silva.
73. Aníbal Governo de Souza.
74. Aníbal Ribeiro da Costa.
75. Antonio do Amaral.
76. Antonio Augusto de Macedo.
77. Antonio Bilal Jori.
78. Antonio Borges Machado Junior.
79. Antonio Corrado de Mendonça.
80. Antonio Francisco da Rosa.
81. Antonio Ernesto Malheiro.
82. Antonio Francisco da Silva.
83. Antonio Fernandes Gomes.
84. Antonio Francisco da Rosa.
85. Antonio Fortunato de Carvalho.
86. Antonio Guedes Coelho.
87. Antonio Geraldo do Nascimento.
88. Antonio Vicente de Azevedo.
89. Antonio Joaquim Assunção Soares (de guerra reservista).
90. Antonio José.
91. Antonio José da Silva.
92. Antonio José da Silva Junior.
93. Antonio Machado Corlontz.
94. Antonio de Mattos.
95. Antonio Mendes de Abreu, filho de Antonio Mendes de Abreu e Rachel Mendes de Abreu.
96. Antonio Mendes de Abreu, filho de Antonio Mendes de Abreu e Zanine de Abreu.
97. Antonio de Miranda Sampaio.
98. Antonio Maria Carneiro.
99. Antonio Monégolia.
100. Antonio Molinari.
101. Antonio Neves.
102. Antonio Nicoloso.
103. Antonio Pereira de Carvalho.
104. Antonio Pinto de Andrade.
105. Antonio Pinto de Miranda.
106. Antonio Porfírio.
107. Antonio Rodrigues Vianna.
108. Antonio Rodrigues da Cunha.
109. Antonio Sallanha.
110. Antonio da Silva Porto.
111. Antonio da Silva Matson.
112. Antonio Vaz Martins.
113. Aramis José Moreira.
114. Argentino da Trindade.
115. Argeniro da Costa Barros.
116. Ari nandi Salvatore Gruoillo.
117. Aristheu Dutra da Silveira.
118. Aristoteles Joaquim Lopes (gêmeo).
119. Aristheu Joaquim Lopes (gêmeo).
120. Aristoteles Mendonça.
121. Aristoteles Cesar Leal Junior.
122. Aristides da Silva.
123. Atílio Silva.
124. Arlindo Castello Branco.
125. Armando Alves da Conceição.
126. Armando Cristalino.
127. Arnau lo Carbonelli.
128. Arnaldo José Corrêa.
129. Armando José dos Santos.
130. Arnaldo Fiúza.
131. Arnaldo dos Santos.
132. Arnaldo Antonio Fiúza.
133. Arnaldo Ferreira de Sant'Anna.
134. Arsenio Suzart Filho.
135. Arthur Machado.
136. Arthur Sant'Anna.
137. Ary Tancredo França.
138. Ary Leon Rey.
139. Ary Nogueira Pinto.
140. Ariqueirne Nunes.
141. Aser Ferreira de Almeida.
142. Ataulpa Lopes Rodrigues.
143. Athos, filho de Luiza Jacira.
144. Augusto Lourival de Azevedo.
145. Augusto Candido.
146. Augusto Paulo Menezes.
147. Augusto Pereira de Almeida.
148. Augusto Simões.
149. Augusto da Silva Sevilha.
150. Azeo Rezende.
151. Avelino da Costa.
152. Avelino Olavo.
153. Ayro Augusto dos Santos Vital.
154. Balthio Saustiano Leite.
155. Belmiro Eusebio da Costa.
156. Benjamin da Costa Carneiro.
157. Benjamin Mazo Gomes.
158. Bernardo Alves Pinheiro.
159. Bernardino Lande Veiga.
160. Boiavat José de Lima.
161. Candido de Azevedo.
162. Cantilio Ferreira Sobrinho.
163. Carlos Humberto da Silva Rero.
164. Carlos Edmundo Corto dos Santos.
165. Carlos Gomes dos Santos.
166. Carlos Marinho.
167. Carlos Mendes Campos.
168. Carlos Pinto.
169. Carlos Lopes Ferreira.
170. Carlos dos Santos Almeida.
171. Cassiano Antonio de Azevedo.
172. Chrysatio Teixeira Marques.
173. Christovão dos Santos.
174. Ciriaco Gomes de Souza.
175. Clarindo de Barros Figueiredo.
176. Claudemiro Ferreira do Rosário.
177. Claudio de Antonio de Carvalho.
178. Claudionor Barros Aguiar.
179. Candido Ferraz.
180. Casemiro José dos Reis.
181. Cesar de Proença Flores.
182. Claudionor Teixeira Alves.
183. Coaralo da Cruz.
184. Constantino Antonio Vieira.
185. Cratino Cunha Moraes.
186. Da oneto Mesquita.
187. Dalton Rodrigues dos Santos.
188. Dario João Ferreira.
189. Depostines José Corrêa.
190. Deio Maria de Oliveira.
191. Di iz Antonio Sero fio.
192. Dima Resas da Silva.
193. Diniz da Rocha Gomes.
194. Dionysio Freitas Cantero.
195. Djalma Bezerra de Magalhães.
196. Djalma Bezerra de Magalhães.
197. Djalma Pedro dos Santos Borges.
198. Djalma Pio dos Santos.
199. Domingos Alves Guimarães.
200. Domingos Contrera.
201. Domingos José do Espirito Santo.
202. Domingos Jorio.
203. Domingos Manoel dos Santos.
204. Domingos José Rossi.
205. Domingos da Silva Alves.
206. Durval da Silva Castro.
207. Domingos da Silva Castro.
208. Durval Ferreira N bre.
209. Edgard dos Anjos Lima.
210. Edgard do Nascimento.
211. Edgard da Silva.
212. Eduardo José da Cunha.
213. Eduardo Antonio de Oliveira.
214. Eduardo Ferreira de Almeida.
215. Ednardo de Menezes Lucas.
216. Eduardo de Oliveira Guimarães.
217. Eduardo Pedro Clerot.
218. Edmundo Gomes de Abreu.
219. Eydio José Chaves.
220. Ernani Corrêa de Mattos.
221. Ernani Cesar Fonseca.
222. Ernani Carlos Gonçalves Soares.
223. Ernani Raymundo da Silva.
224. Ernesto Amorino do Sacramento.
225. Ernesto Fernandes de Jesus.
226. Ernesto Guedes Villarinho.
227. Ernesto Lacenestra.
228. Ernesto Matheus Faria.
229. Evaristo de Moura.
230. Euclides Costa.
231. Euclides Gomes da Silva.
232. Euclides Reis Vargas.
233. Euclides de Souza Moreira.
234. Eudênio Alves da Cruz.
235. Emerico Fernandes da Motta.
236. Enrico Pereira da Silva Pinto.
237. Evandro Hypolito de Araújo.
238. Evaristo Francisco da Rosa.
239. Evaristo Sales Ferreira.
240. Everaldo de Almeida Gonçalves.
241. Felippe Custodio.
242. Fernandes da Costa e Silva.
243. Fernando Gonçalves da Silva.
244. Francisco Luiz Arias.
245. Fernando de Oliveira Coelho.
246. Firmino Mesquita dos Santos.
247. Flavio de Araújo Braga.
248. Floriano Peixoto de Souza França.
249. Floriano Roberto de Oliveira.
250. Floriano Soares da Assumpção.
251. Francisco de Arango.
252. Francisco Carvalho da Assumpção.
253. Francisco Cordeiro.
254. Francisco João Thomaz.
255. Francisco Joaquim Malheiros.
256. Francisco Mendes.
257. Francisco Nunes.
258. Francisco Ruyro da Silva Filho.
259. Francisco da Silva Pereira Lisboa.
260. Francisco Teixeira da Silva.
261. Francisco Vieira.
262. Francisco Pereira Machado.
263. Gabriel Níros Amor.
264. Galdino da Silva Porto (gêmeo).
265. Gastão Martins Vianna.
266. Ge amiano Carneiro.
267. Gilberto Augusto Cardoso.
268. Gualter de Macedo Soares e Silva.
269. Guilherme Peres Garcia.
270. Guilherme Manoel Cyrillo.
271. Gustavo Ferreira.
272. Hans Wilhelm Riechers.
273. Heitor Brito Fonseca.
274. Heitor Coutinho de Moraes.
275. Heitor Brito Fonseca.
276. Heitor Pedro de Oliveira.
277. Heinrich Witt.
278. Henrique da Costa Salero.
279. Henrique Gonçalves do Couto.
280. Henrique Ignacio de Faria.
281. Henrique Martins.
282. Henrique dos Santos.
283. Henrique Ramos Paes.

284. Herculano Teixeira de Souza Soares.
285. Hermandi do Amorim Carrão.
286. Hermani Corrêa de Mattos.
287. Herminio de Souza Lopes.
288. Hilton de Souza.
289. Hisman Araujo.
290. Homero Ascuri.
291. Horacio Monteiro.
292. Hortencio Pereira Gouçalves.
293. Hugo de Castro.
294. Humberto Lenti.
295. Humberto Lente.
296. Ildefonso de Azevedo Junior.
297. Ithamar Raposo dos Anjos.
298. Iraule Itajahy Paes Leme.
299. Jacintho de Oliveira.
300. Jacintho de Souza Mello.
301. Jayr da Silva.
302. Jayme Cardoso Corrêa.
303. Jayme Pinheiro da Silva.
304. Jayme Sampaio.
305. Jeronymo Rodrigues.
306. Jin Rodrigues.
307. João Adão Fernandes.
308. João Cabral.
309. João Caetano de Mello.
310. João Celento.
311. João Coelho Costa.
312. João da Costa Quintas.
313. João Carvalho de Oliveira.
314. João Ferreira Brito.
315. João da Fonseca Chagas.
316. João Gonçalves.
317. João José Coelho.
318. João Luiz.
319. João Lopes dos Santos.
320. João Martins Leonardo.
321. João de Oliveira Perez.
322. João Pedrosa.
323. João Pereira Leite.
324. João Pedro de Abreu Filho.
325. João Pinto Ferreira.
326. João Rodrigues, filho de Celestino Rodrigues.
327. João Rodrigues, filho de João José Rodrigues.
328. João Rodrigues Filho.
329. João da Rocha Ferreira.
330. João de Rosas Brito Filho.
331. João dos Santos Filho.
332. João da Silva Costa.
333. João da Silva Soares.
334. João da Silveira Lobo.
335. João Seirotte.
336. Joaquim Avellar.
337. Joaquim Coelho Coffaro.
338. Joaquim Coutinho da Costa.
339. Joaquim da Costa Lancetto.
340. Joaquim Fernandes Pereira Vianna.
341. Joaquim Gurgel de Souza Gomes.
342. Joaquim Pereira Barbosa.
343. Joaquim José Coelho.
344. Joaquim Salgado.
345. Joaquim de Souza.
346. Joaquim da Silva.
347. Jonathan de Sá Cavalcanti.
348. Jordecino Mello.
349. Jorge Botelho.
350. Jorge Cardoso.
351. Jorge do Carmo.
352. Jorge de Mendonça.
353. Jorge da Motta Machado.
354. Jorge Muniz.
355. Jorge Rufino da Silva.
356. Jorge de Souza Pinto.
357. Jorge Tavares Dias Pessoa.
358. Jorge Von Sydow Azevedo.
359. José Alexandre Ferreira.
360. José Alves Ferreira.
361. José Berlanza.
362. José Calixto Pereira.
363. José Cálidas Sergio.
364. José Candido Borges.
365. José Cardoso de Oliveira.
366. José Costa.
367. José da Cunha.
368. José Corrêa Botelho.
369. José Fernandes.
370. José Fernandes.
371. José Fernandes da Costa.
372. José Ferreira da Costa.
373. José Ferreira da Silva.
374. José Ferreira da Silva.
375. José Figueiredo da Silva.
376. José França.
377. José da Fonseca Vinagre.
378. José Gomes do Nascimento.
379. José Gomes Pereira.
380. José Gomes Ribeiro Filho.
381. José Gusmão Marques.
382. José Guimarães Coelho.
383. José Gonçalves.
384. José Guimarães Coelho.
385. José Honório de Almeida Rocha.
386. José Ignacio Cardoso.
387. José Jacintho Macedo.
388. José Joaquim.
389. Joaquim Leonardo de Souza.
390. José Luiz da Costa.
391. José Lopes Ribeiro.
392. José Lopes dos Santos.
393. José Maria Cardoso.
394. José Maria Pinto de Miranda.
395. José Marques de Souza Pring.
396. José Maria Pereira Forte Netto.
397. José Moecklin.
398. José Moureira dos Santos.
399. João Pedro de Abreu Filho.
400. José Pereira Luiz de Mattos.
401. José de Oliveira Santos Junior.
402. José Reis.
403. José da Rocha.
404. José Severo de Aguiar.
405. José da Silva Costa Junior.
406. José da Silva Borges.
407. José de Souza Mendes.
408. José Vieira de Almeida.
409. José Vieira Macêdo.
410. José Verissimo da Silva.
411. José Vaz da Silva.
412. José Vieira da Silva.
413. Julio Alves.
414. Julio Lopes Diniz.
415. Jurcelino Ferreira Barbosa.
416. Juvencio dos Santos.
417. Juvenal Ferreira de Almeida.
418. Juvenal Corrêa Medina.
419. Ladislau Rziha.
420. Laurindo Climaco de Souza.
421. Lauro Monteiro.
422. Leopoldino Carvalho da Silva.
423. Levy Ferreira.
424. Liaconi Castello Branco.
425. Lyde Assis Silva.
426. Lourival Alemany Vilar.
427. Lourival Sanguê de Uzeda.
428. Lourival Francisco Carricero.
429. Luciano Irajá.
430. Luciano da Silveira.
431. Luiz Benincasa.
432. Luiz Barroso Pimentel.
433. Luiz Escaramella.
434. Luiz Gonzaga Xavier.
435. Luiz José Ferreira Filho.
436. Luiz Landim.
437. Luiz Moreira de Carvalho.
438. Luiz Teixeira.
439. Luiz Vangelotte.
440. Lupercio Cinella.
441. Mamede Ribeiro.
442. Mamede da Silva Camoos.
443. Manoel Abreu Macedo.
444. Manoel de Azevedo Silva.
445. Manoel da Conceição.
446. Manoel Corrêa, filho de Adelina Maria da Costa.
447. Manoel Corrêa, filho de José Maria Corrêa e Alice Maria Corrêa.
448. Manoel da Cruz Coutinho.
449. Manoel do Couto de Almeida.
450. Manoel Ferreira Miguel.
451. Manoel Francisco Simões.
452. Manoel Guimarães.
453. Manoel Gomes da Silva.
454. Manoel Joaquim.
455. Manoel Jorio Fernandes.
456. Manoel José Antunes.
457. Manoel Lopes da Silva.
458. Manoel Lucio de Azevedo Sá.
459. Manoel Marques de Oliveira Netto.
460. Manoel Martins, filho de Manoel Martins Cruz e Rosa Ignacia da Costa Cruz.
461. Manoel Martins, filho de Augusta Martins da Silva.
462. Manoel do Nascimento Costa.
463. Manoel de Oliveira.
464. Manoel Nunes de Oliveira.
465. Manoel Pereira de Moraes.
466. Manoel Pereira Ribeiro.
467. Manoel Petronilho da Cunha.
468. Manoel da Rocha Ferreira.
469. Manoel Rodrigues.
470. Manoel Rodrigues Fontes.
471. Manoel da Silva.
472. Manoel Tavares da Silva Sobrinho.
473. Manoel Vicente.
474. Mariano Affonso Neves.
475. Mario Archias de Menezes.
476. Mario Baptista dos Anjos.
477. Mario da Conceição Teixeira.
478. Mario Domingues Vaz.
479. Mario Fernandes Guimarães.
480. Mario Ferreira da Costa.
481. Mario Gomes dos Reis.
482. Mario José da Silva.
483. Mario Lopes.
484. Mario Luiz de Souza Amaral.
485. Mario de Macedo Behring.
486. Mario Mendes Barbosa.
487. Mario de Oliveira Sampaio.
488. Mario de Oliveira.
489. Mario Rodrigues de Figueiredo.
490. Mario da Silva Canavezes.
491. Miguel de Paula Ferreira.
492. Milton Maia.
493. Modestino de Oliveira Maia Filho.
494. Miguel Bezerra de Oliveira.
495. Moacyr da Costa e Silva.
496. Moacyr Guimarães de Figueiredo.
497. Narciso de Souza Reis Filho.
498. Nelcio Dorado Lopes.
499. Nelson Alfredo da Silva.
500. Nelson Barbosa Paiva.
501. Nelson de Barros Pereira.
502. Nelson Ferreira da Costa.
503. Nelson Fortunato de Almeida.
504. Nelson Dias Medronho.
505. Nelson de Mello Queiroz.
506. Nelson de Pinho Vinagre.
507. Nelson de Souza Almeida.
508. Nestor Gonçalves de Araujo.
509. Newton Borges de Medeiros.
510. Newton de Vianra Montezuma.
511. Nicanor Fogaça Pereira.
512. Nicanor Paulo da Silva Porto.
513. Nicanor Paulo.
514. Nicanor Pereira Couto.
515. Nicolão Storino.
516. Nilo Colona dos Santos.
517. Nilton Borges Medeiros.
518. Nilton Jacintho de Araujo.
519. Norberto Carvalho da Costa.
520. Noel Abreu Macedo.
521. Octaviano de Araujo Leite.
522. Octavio de Souza.
523. Octavio Frocopio de Souza.
524. Octacilio Pinto da Silva.
525. Odhemar Ferreira de Oliveira.
526. Odemar Tude dos Santos.
527. Odilio José Antenor.
528. Olympio Campos Bizerro.
529. Oriando Casado Lima.
530. Oriando da Silva Moreira.
531. Oscar Alvares.
532. Oscar da Costa Martins.
533. Oscar Luiz da Silva.
534. Oscar de Oliveira.
535. Oscar Pavão.
536. Oswaldo do Amaral.
537. Oswaldo Barbosa de Oliveira.
538. Oswaldo Braga.
539. Oswaldo Corrêa.
540. Oswaldo Esteves Guarischi.
541. Oswaldo Fernandes dos Santos.

542. Oswaldo Gualter de Queiroz.
 543. Oswaldo José Maria.
 544. Oswaldo Lucas.
 545. Oswaldo Malheiros.
 546. Oswaldo Monteiro de Oliveira.
 547. Oswaldo Pinto da Silva Leal.
 548. Oswaldo Russel.
 549. Oswaldo da Silva.
 550. Oswaldo Torres.
 551. Paschoal Montaleão.
 552. Paschoal Nesci.
 553. Paulo do Amaral Lebre.
 554. Paulo Revillaque.
 555. Paulo Cavalcanti de Albuquerque.
 556. Paulo Ferreira da Silva.
 557. Paulo de Mello Moraes.
 558. Paulo Miguel Sarvat e Alô.
 559. Pedro Rodrigues da Silva.
 560. Pedro Rodrigues Vianna.
 561. Pedro Scazzoz.
 562. Pedro Rodrigues Vianna.
 563. Plácido de Azevedo Moraes.
 564. Plácido de Azevedo Barbosa.
 565. Radamés Marzulli.
 566. Raul Francisco Gonçalves.
 567. Raul Marques Pauperio.
 568. Raymundo Pereira Souza Junior.
 569. Raymundo Machado de Araújo.
 570. Reynato Anastácio da Silva.
 571. Reynato Monteiro da Costa.
 572. Re no Berlianza.
 573. Renato Fernandes Lopes.
 574. Renato Horta de Araújo.
 575. Roberto Azevedo Mello.
 576. Roberto Martins Gomes.
 577. Roberto Moura.
 578. Roldolpho Velloso de Oliveira.
 579. Roldolpho Ferreira da Costa e Silva.
 580. Roldolpho Cardozo.
 581. Rolandê de Moraes.
 582. Roneu Moreira da Silva.
 583. Ruben Ferreira.
 584. Ruben de Oliveira Freitas.
 585. Ruben Soares.
 586. Ruben dos Santos.
 587. Sadé Paul Paschoal Mirille.
 588. Salvador Risceral.
 589. Salvador Gupillo.
 590. Salvador Vicente de Mello.
 591. Satyro Christim dos Reis.
 592. Sebastião Augusto de Carvalho.
 593. Sebastião Botelho Menezes.
 594. Sebastião Gonçalves Teixeira.
 595. Sebastião Macedo Pimentel.
 596. Sebastião da Silva Freitas.
 597. Secundino Corrêa.
 598. Seraphina da Conceição Dias.
 599. Siziño Rodrigues.
 600. Sylvio Bastos Monteiro.
 601. Sylvio Fernandes Lima.
 602. Sylvio Jacintho de Mello.
 603. Theodomiro de Souza.
 604. Umberto Lante.
 605. Umberto dos Santos.
 606. Umberto Pellegrino.
 607. Valentim Tavares de Almeida.
 608. Vicente Longo.
 609. Vicente Cuós.
 610. Victorio Choopette.
 611. Virgílio Teixeira Guimarães.
 612. Waldemar Archaujo de Moraes.
 613. Waldemar Augusto Ferreira.
 614. Waldemar Alves da Silva.
 615. Waldemiro Addanto de Miranda.
 616. Waldemar Benoit de Nazareta.
 617. Waldemar Corrêa Plança.
 618. Waldemar da Conceição.
 619. Waldemar Bisnario da Silva.
 620. Waldemar Esteves.
 621. Waldemar Fernandes.
 622. Waldemar Ferreira Braga.
 623. Waldemiro Ferreira da Silva.
 624. Waldemar Gomes da Silva.
 625. Waldemar José Jones.
 626. Waldemar José Rodrigues.
 627. Waldemar José da Silva.
 628. Waldemar Lopes Pereira.
 629. Waldemar Luiz Serein.

630. Waldemar de Oliveira Santos.
 631. Waldemar Pereira dos Santos.
 632. Waldemar Silva Reis.
 633. Waldemar Vieira dos Santos.
 634. Waldemar de Souza Pinheiro.
 635. Waldemiro Martins.
 636. Waldemiro de Medeiros Hyer.
 637. Waldemiro dos Santos.
 638. Waldir de Lossio.
 639. Waldir Manoel de Albuquerque.
 640. Walter de Castro.
 Junta de Alistamento Militar do 12º distrito (Espírito Santo).

Rio de Janeiro, 30 de abril de 1922.—O
 secretario, capitão *Pedro Paulo Autran*.—
Moraes Cavalcante, maior-presidente.

Directoria Geral de Intendencia da Guerra

De ordem do Sr. general director geral de Intendencia da Guerra, faço publico que a Commissão Permanente de Compras da Guerra receberá proposta no dia 19 do corrente mez, ás 12 horas, para o fornecimento de:

83.000 collarinhos, preço maximo..	\$700
10.000 cobertores de lã kaki, idem.	14\$000
30.000 metros de algodão mescla, idem	2\$000
1.500 metros de entreteila grossa, idem	2\$900
600 ditos de brim branco meio linho, idem	6\$000
800 ditos de merino kaki, idem.	6\$000
300 ditos de merino preto, idem.	6\$000
352 ditos de baetilha encarnada, idem	8\$500
3.000 pares de distintivos para platina de nanno para infantaria, idem	1\$100
500 ditos idem, idem, idem para engenharia, idem	1\$100
800 ditos idem idem idem para cavallaria, idem	1\$100
900 ditos idem, idem, idem para artilharia de montanha, idem	1\$100
250 ditos idem, idem, idem, para bouzeiros, idem	1\$100
100 ditos idem, idem, idem, para aviação, idem	1\$100
300 ditos, idem, idem, idem, para artilharia de costa, idem	1\$100

As pessoas que pretendem concorrer a esse fornecimento deverão inscrever-se, mediante requerimento dirigido ao Sr. general director geral de Intendencia da Guerra, até ás 14 horas do dia 16 do corrente.

A concorrência obedecerá ás seguintes condições:

1.ª As propostas devem ser feitas e a uma ou mais folhas de papel que não excedam de 0,30 x 0,22, escriptas, sem rasuras, entrelinhas ou emendas, em tres vias, contendo, além do sello (na 1ª via), data e assignatura, quantidade, nome e preço do artigo, em algarismos e por extenso, o prazo de entrega e referencia de sujeitar-se aos typos adoptados e a todas as condições deste edital.

2.ª As propostas serão apresentadas em sobre carta fechada com a declaração exterior do nome do proponente, que deverá comparecer, ou fazer-se representar legalmente na occasião da abertura e da assignação das propostas e da assignatura do respectivo contracto.

Em outra sobre-carta serão feitos os documentos de idoneidade e a que se refere a clausula 3.ª, os quaes serão recebidos depois da abertura das propostas.

3.ª Os concurrentes deverão apresentar os documentos que provem:

a) haver pago, como negociante especialista do genero de que faz objecto a concorrência, impostos federaes e municipaes da casa commercial, relativos ao ultimo semestre vencido;

b) ser negociante matriculado e ter casa importadora, bastando para as firmas commerciaes a apresentação do respectivo contracto social, extrahido por certidão dos livros de registro da Junta Commercial, ou estar constituída legalmente nos termos do decreto n. 434, de 4 de julho de 1891, quando for uma sociedade anonima;

c) que fielmente cumpriu o ultimo contracto ou ajuste celebrado com o Governo, no caso de já ter sido fornecedor;

d) ter caucionado na Directoria Geral de Contabilidade da Guerra a importancia de 1:000\$, para garantir a assignatura do contracto.

4.ª O proponente preferido que se recusar a assignar o respectivo contracto, o que deve ser feito dentro de tres dias, a contar da data da publicação do convite pelo *Diário Official*, perderá em favor dos coíres publicos a caução de que trata a clausula anterior, tornando-se inidoneo para futuras concorrências pelo prazo de tres annos.

5.ª Os proponentes ficam sujeitos ao deposito na razão de 10 %, até o valor de 50:000\$ e de 5 % sobre qualquer excesso, não sendo admittida caução inferior a 1:000\$, e o respectivo documento será exhibido no acto da assignatura do contracto. Esse deposito, destinado a garantir a execução desse contracto, será feito na citada Directoria de Contabilidade.

6.ª Na sala de entrada desta repartição encontram-se as amostras e os typos dos artigos em concorrência, podendo os interessados examina-los, nos dias uteis, das 11 ás 15 horas.

7.ª O prazo maximo para entrega dos artigos é de tres mezes.

8.ª No caso de duas ou mais propostas inteiramente iguaes; será preferida a do licitante que produzir por escripto e secretamente maior abatimento; verificado novo empate terá preferencia a do negociante que já estiver fornecendo, procedendo-se á sorte si este não tiver contrariado; e para os artigos que careçam de prazo para a sua confecção, aquella que mencionam o menor prazo.

9.ª Não serão tomadas em consideração quaesquer ofertas de vantagens não previstas neste edital, nem as propostas que contiverem apenas o offerecimento de uma redução sobre a proposta mais barata, bem assim quaesquer declarações além das determinadas na clausula 1.ª.

10.ª Não serão aceitas propostas dos artigos cujos preços excedam aos dos limites acima fixados.

11.ª A questão de idoneidade do proponente será examinada e julgada antes de abertas as propostas, que serão lidas na presença dos concurrentes.

12.ª No caso de não comparecimento do proponente ou seu representante legal, a assignação da proposta correrá á sua revelia.

13.ª Os proponentes su-citar-se-ão a todas as disposições que regem as concorrências desta repartição e as contidas no art. 54 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909.

14.ª Não serão acceptos, sob pretexto algum, requerimentos depois da citada hora do dia 16 deste mez.

Directoria Geral de Intendencia da Guerra, 6 de maio de 1922. — Major *A. Damasceno Vieira*, secretario da C. P. C. G.

Directoria Geral de Intendencia da Guerra

De ordem do Sr. general director geral de Intendencia da Guerra, faço publico que a Commissão Permanente de Compras da Guerra receberá propostas no dia 25 do corrente mez, ás 12 horas, para o fornecimento de:

20 kilos de belmazes de metal amarello de 14x11, preço maximo.....	10\$000
200 ditos de arebife de cobre com arrella de 1/2", idem.....	7\$000
200 ditos idem idem idem de 2", idem.....	7\$000
25 ditos de tachas de chulear, sendo 5 kilos de cada um dos numeros 1/2, 1, 1 1/2, 2, e 2 1/2, idem.....	7\$000
120 ditos de tachas americanas de ns. 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, e 20 (15 kilos de cada numero), idem.....	5\$000
20 ditos de tachas de cobre n. 8, idem.....	13\$000
150 ditos de corda para barrigüeira de torsão invertida para a direita, idem.....	8\$350
150 ditos idem idem idem idem idem para a esquerda, idem.....	8\$350
75 ditos de corda fina para trama de barrigüeira, idem.....	12\$000
1.000 ditos de corda de manilha de 3/4", idem.....	3\$000
500 ditos idem idem de 1/2", idem.....	3\$000
2.500 ditos idem idem de 1", idem.....	3\$000
1.500 ditos de oleo de ricino, idem.....	1\$600
2.000 ditos de oleo de mocotó, idem.....	1\$800
50 ditos de acido nitrico, idem.....	6\$000
100 ditos de fio patente branco, Ullathorne H B, idem.....	30\$000
50 novellos de fio Barbour's, branco, n. 3, idem.....	20\$000
50 ditos idem idem, idem, n. 4, idem.....	20\$000
50 ditos idem idem, idem, n. 5, idem.....	20\$000
50 ditos idem idem, idem, n. 6, idem.....	20\$000
7.500 metros de lona marron, idem.....	6\$000
2.500 ditos idem idem especial, idem.....	8\$000
500 ditos de percintas, idem.....	2\$000

As pessoas que pretenderem concorrer a esse fornecimento deverão inscrever-se, mediante requerimento dirigido ao Sr. general director geral de Intendencia da Guerra até ás 14 horas do dia 20 do corrente.

A concorrência obedecerá ás seguintes condições:

1.ª As propostas devem ser feitas em uma ou mais folhas de papel que não excedam de 0,33x0,22, escriptos, sem rasuras, entrelinhas ou emendas, em tres vias, contendo, slém do selo (na 1.ª via), data e assignatura, quantidade, nome e preço do artigo, em algarismos e por extenso, o prazo de entrega e referencia de sujeitar-se aos typos adoptados e a todas as condições deste edital;

2.ª As propostas serão apresentadas em sobrecarta fechada com a declaração exterior do nome do proponente, que deverá comparecer ou fazer-se representar legalmente na occasião da abertura e da apuração das propostas e da assignatura do respectivo contracto.

Em outra sobre-carta serão fechados os documentos de idoneidade e a que se refere a clausula 3.ª, os quaes serão restituídos depois da abertura das propostas.

3.ª Os concurrentes deverão apresentar os documentos que provem:

a) haver pago, como negociante especialista do genero de que faz obiecto a con-

currencia, impostos federaes e municipaes da casa commercial, relativos ao ultimo semestre vencido;

b) ser negociante matriculado e ter casa importadora, bastando para as firmas commerciaes a apresentação do respectivo contracto social, extrahido por certidão dos livros de registro da Junta Commercial, ou estar constituída legalmente nos termos do decreto n. 434, de 4 de julho de 1891, quando for uma sociedade anonyma;

c) que fielmente cumprir o ultimo contracto ou ajuste celebrado com o Governo, no caso de já ter sido fornecedor;

d) ter caucionado na Directoria Geral de Contabilidade da Guerra a importancia de 1:000\$, para garantir a assignatura do contracto.

4.ª O proponente preferido que se recusar a assignar o respectivo contracto, o que deve ser feito dentro de tres dias a contar da data da publicação do convite pelo *Diario Official*, perderá em favor dos colles publicos a caução de que trata a clausula anterior; tornando-se inidoneo para futuras concorrências pelo prazo de tres annos.

5.ª Os proponentes ficam sujeitos ao deposito na razão de 10.%, atc o valor de 50:000\$ e de 5% sobre qualquer excesso, não sendo admittida caução inferior a réis 1:000\$, e o respectivo documento será exhibido no acto da assignatura do contracto. Esse deposito, destinado a garantir a execução desse contracto, será feito na citada Directoria de Contabilidade.

6.ª Na sala de entrada desta repartição encontram-se as amostras e os typos dos artigos em concorrência, podendo os interessados examina-los, nos dias uteis, das 11 ás 13 horas.

7.ª O prazo maximo para entrega dos artigos é de dois mezes para a lona e de um mez para os demais artigos.

8.ª No caso de duas ou mais propostas inteiramente iguaes, será preferida a do licitante que propuzer por escripto e secretamente maior abatimento; verificado novo empate terá preferencia a do negociante que já estiver fornecendo, procedendo-se á sorte si esta não tiver concorrido; e para os artigos que careçam de prazo para a sua confecção, aquella que mencionar o menor prazo.

9.ª Não serão tomadas em consideração quaesquer ofertas de vantagens não previstas neste edital, nem as propostas que contiverem apenas o offerecimento de uma redução sobre a proposta mais barata, bem assim quaesquer declarações além das determinadas na clausula 1.ª.

10.ª Não serão acceitas propostas dos artigos cujos preços excedam aos dos limites acima fixados.

11.ª A questão da idoneidade do proponente será examinada e julgada antes de abertas as propostas, que serão lidas na presença dos concurrentes.

12.ª No caso de não comparecimento do proponente ou seu representante legal, a apuração da proposta correrá á sua revelia.

13.ª Os proponentes sujeitar-se-hão a todas as disposições que regem as concorrências desta repartição e as contidas no art. 54 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909.

14.ª Não serão acceitos sob pretexto algum, requerimentos depois da citada hora do dia 20 deste mez.

Directoria Geral de Intendencia da Guerra, 10 de maio de 1922. — Major A. Damasceno Vieira, secretario da C. P. C. G.

Forte Marechal Hermes

SETIMA BATERIA ISOLADA DE ARTILHARIA DE CGSTA

Faço saber ao Sr. 2.º tenente intendente Jorge Lobo Machado, e a todos que puderem

e quizerem fazer chegar ao seu conhecimento que, não tendo elle comparecido no dia primeiro de maio para o serviço foi declarado ausente em boletim n. 99, de 2 do mez de mai, e é chamado por este edital para que se apresente dentro do prazo marcado por lei, a contar desta data.

E para que o referido lhe conste, fiz fazer o presente edital para ser publicado no *Diario Official*.

Quartel no Forte Marechal Hermes, em Macahe, 3 de maio de 1922. — Eugenio Pereira de Almeida, capitão commandante.

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores

Directoria da Contabilidade

CONCURRENCIA PUBLICA PARA A ESCOLHA DE UM PROJECTO DE ESTATUA AO GENERAL PINHEIRO MACHADO

De ordem do Sr. ministro faço publico que, nos termos do decreto n. 4.526, de 26 de janeiro de 1922, fica aberta a concorrência publica para a apresentação de maquetes de uma estatua do general Pinheiro Machado a ser erigida em uma das praças desta Capital, de accordo com as condições abaixo enunciadas:

1.ª — O prazo para apresentação das maquetes será de cento e vinte dias (120) a contar da data da publicação deste edital de concorrência;

2.ª — Serão acceitos os projectos de artistas nacionaes e estrangeiros domiciliados no Brasil;

3.ª — Os concurrentes terão a mais ampla liberdade na concepção do monumento, desde que o projecto traduza e concretize condignamente a homenagem á personalidade do general Pinheiro Machado;

4.ª — Os projectos constarão:

a) de uma maquete em gesso, representando o conjunto do monumento e os seus detalhes, na escala de 1/10 (um por dez);

b) Um detalhe de escultura tambem em gesso, modelado em tamanho definitivo, detalhe esse escolhido pelo concurrente entre os motivos do seu projecto e que será de preferencia uma cabeça expressiva;

c) Uma descripção clara e succinta do projecto, em todos os seus detalhes, especificando os materiaes que deverão ser empregados;

d) Um orçamento detalhado, de forma á Commissão julgadora poder avaliar se o projecto poderá ser executado dentro do credito votado de trescentos contos de réis (300:000\$000).

5.ª — E' dada aos concurrentes plena liberdade quanto ao material a empregar;

6.ª — Esgotado o prazo de concorrência, reunir-se-ha a Commissão julgadora, nomeada pelo Governo, e procederá ao julgamento e classificação dos projectos apresentados, mandando em seguida fazer a exposição dos mesmos;

7.ª — Os projectos e respectivas descrições deverão vir assignados por um pseudonymo e acompanhados de uma sobre-carta fechada e lacrada; tendo externamente o mesmo pseudonymo e no interior o nome e o pseudonymo do concurrente, podendo este enviar até dous projectos com pseudonymos diferentes; de tudo se passará um recibo ao concurrente;

8.ª — Só depois do julgamento é que será aberta a sobre-carta contendo o nome do concurrente classificado em 1.º lugar, sendo os restantes enveloppes e projectos postos á disposição de seus autores durante trinta (30) dias, findos

os quaes a Commissão declina de toda e qualquer responsabilidade sobre o extravio dos mesmos;

9.º — Ao autor ou autores do projecto classificado em 1.º lugar será conferido o premio de dez contos e réis (10:000\$), ficando o mesmo projecto de propriedade do Governo que delle se servirá para base da concorrência para a construção do monumento, de conformidade com o parágrafo 2.º do art. 3.º do decreto citado.

10.º — O concorrente que por meio da imprensa ou por outro qualquer meio de publicação tornar conhecido seu pseudonymo, será desclassificado;

11.º — Não serão tomados em consideração os projectos que não obedecerem rigorosamente ás clausulas do presente edital;

12.º — As maquetes deverão ser enviadas para a Escola Nacional de Bellas Artes, onde serão expostas (ex-vi do artigo 8.º) em uma das suas salas;

13.º — O Governo reserva-se o direito de annullar a concorrência, si nenhum dos projectos apresentados for julgado digno de consideração, abrindo nova concorrência em igual prazo de tempo.

Directoria da Contabilidade, em 14 de março de 1922. — *Pereira Junior*, director geral.

Directoria da Contabilidade

CONCURRENCIA PARA A CONSTRUÇÃO DO ESQUELETO EM CONCRETO ARMADO, ALVENARIAS, COBERTURAS, PISOS, FORNOS, CUPULAS, CLARABOIAS, ESCADAS, ETC., CONFORME VAE ESPECIFICADA PARA O NOVO EDIFÍCIO DA CAMARA DOS DEPUTADOS A SER CONSTRUÍDO EM TERRENO DE PROPRIEDADE DO GOVERNO FEDERAL, SITUADO ENTRE AS RUAS: MISERICORDIA, ASSEMBLEIA, S. JOSÉ E D. MANOEL.

De ordem do Sr. ministro da Justiça e Negocios Interiores, faço publico, que no dia 17 de maio deste anno, ás 15 horas, serão recebidas na Directoria da Contabilidade, propostas para construção do edificio da Camara dos Deputados, em terreno de propriedade do Governo Federal, situado entre as ruas: Misericordia, Assembleia, S. José e D. Manoel, observadas as seguintes condições:

1.ª — As pessoas que pretenderem concorrer comparecerão na directoria, até o dia 15 do maio, ás 14 horas, onde receberão guia para depositar no Thesouro Nacional a quantia de dez contos de réis para garantia da proposta.

2.ª — As propostas, em tres vias, sendo uma devidamente selada, serão fechadas em envelopes lacrados, com a declaração do nome do proponente e indicação precisa do lugar em que é estabelecido. Em outro envelope serão fechados os documentos de idoneidade, conhecimento do Thesouro Nacional, provando ter effectuado o deposito e quitação do impostos Federal e Municipal do constructor.

Os proponentes estabelecidos em outro municipio apresentarão conhecimentos de impostos do local do domicilio, juntando os do Distrito Federal, ao ser assignado o contracto, se forem escolhidos;

3.ª — Constituem provas de idoneidade documentos devidamente autenticados passados por engenheiros ou architectos de prova de competencia, com as firmas reconhecidas, ou outros documentos que provem ter o concorrente executado trabalhos equivalentes.

4.ª — As propostas não poderão conter senão uma formula de completa submissão a todas as clausulas do edital e o prazo que o proponente offerce para a totalidade das obras, que deverão ser escriptas em algarismos e por extenso, sem emendas, rasuras ou entrelinhas. O proponente apresentará um orçamento dividido nas verbas consignadas em um modelo que lhe será fornecido juntamente com o projecto. Fica entendido que esse orçamento servirá apenas de base para os pagamentos contractuaes conforme determinam as clausulas 15.ª e 19.ª, não podendo ser invocado com qualquer outro proposito. Não serão tomadas em consideração quaesquer offeras não previstas neste edital de concorrência, nem propostas que contenham o offercimento de uma redução sobre a proposta mais barata.

5.ª — A preferencia para execução dos trabalhos cabe ao proponente que apresentar preço mais reduzido, por minima que seja a differença. No caso de absoluta egualdade de preço entre as propostas, será preferido o que, em carta fechada, fizer maior redução.

6.ª — Será fornecida ao proponente uma formula de orçamento competentemente rubricada pelo engenheiro do ministerio, para ser encilhada conforme determina a clausula 4.ª.

7.ª — O proponente preferido, no acto de assignar o contracto apresentará o conhecimento do Thesouro Nacional do deposito da quantia de trinta contos de réis (30:000\$000), em dinheiro, ou apolices da divida publica ou de pagar, calculadas as apolices pela cotação do dia anterior ao deposito, que alli ficará encapionada para garantia da fiel execução do contracto e que será restituída depois de ultimados todos os trabalhos, pela forma determinada na clausula 20.ª.

8.ª — Dentro do prazo de cinco dias, a partir da assignatura do contracto, o contractante comparecerá no local da construção com o engenheiro chefe do ministerio ou pessoa por elle indicada, para tomar conhecimento da locação do edificio, obrigando-se a dar inicio ás obras dentro dos primeiros dez dias que se seguirem, ficando sujeito á multa de um conto de réis (1:000\$000), por dia de excessão. Si o excessão attingir a dez dias, considerar-se-á rescindido o contracto, perdendo o contractante a caução de que trata a clausula 7.ª. Entende-se por inicio das obras a abertura dos alicerces e a demolição dos actuaes edificios.

9.ª — O contractante obriga-se a cumprir fielmente as especificações que acompanham este edital e a seguir os desenhos e conjunctos e detalhes rubricados pelo engenheiro-chefe do ministerio, com quem unicamente se terá de entender e os quaes ficam desde já á disposição dos proponentes no escriptorio de obras, todos os dias uteis, das 11 ás 16 horas;

10.ª — Antes da assignatura do contracto a concorrência poderá ser annullada pelo Sr. ministro, sem que por isso, tenham os concorrentes direito á indemnização de qualquer especie;

11.ª — O prazo para conclusão das obras contractadas será, no maximo, de dez mezes, contados da data da assignatura do contracto;

12.ª — O contractante ficará sujeito á multa de um conto de réis (1:000\$), por dia, si exceder ao prazo estipulado na sua proposta, e quando esta multa attingir trinta contos de réis (30:000\$),

equivalentes ao excessão de trinta dias de prazo, o contracto será rescindido, perdendo o contractante, além desta multa, o mais que lhe for devido, inclusive caução e retenções, como se acha prescripto na clausula 13.ª;

13.ª — Fica entendido que, no caso de rescisão do contracto as medições já feitas representam integralmente o valor dos trabalhos realizados pelos contractantes, não lhe cabendo sob qualquer fundamento, direito á qualquer outra indemnização, além do já recebido;

14.ª — As despesas de toda a natureza necessarias ou inherentes á contrucções do edificio, como por exemplo: remoção de galerias, de aguas pluvias, de esgotos, canalizações de agua ou electricas, postes, etc., demolições, remoção de entulho, movimentos de terras, nivelamento de terreno, retirada de material imprestavel ou rejeitado,apparelhos manuaes ou mecanicos, etc., etc., correrão por conta do contractante;

15.ª — O contracto será intransferivel sob qualquer titulo, mesmo no caso de successão por fallecimento. Neste caso, será paga aos herdeiros a importancia correspondente aos trabalhos realizados, medidos e avaliados, mediante applicação com 15 % de abatimento, dos preços que serviram de base para proposta do contractante e o contracto ficará, *ipso facto*, rescindido;

16.ª — No caso de fallecimento do contractante, o contracto será considerado rescindido, procedendo de accordo com o que determina a clausula 13.ª;

17.ª — Ao engenheiro-chefe do ministerio caberá resolver as duvidas porventura occorrentes, podendo, entretanto, o contractante formular por escripto, as suas reclamações, dentro do prazo de 24 horas, sobre a decisão proferida, as quaes serão encaminhadas ao Sr. ministro para resolver. Si o contractante não se conformar com esta resolução, recorrer-se-á ao arbitramento, escolhendo cada uma das partes o seu arbitro, dentro do prazo de sete dias. Si os arbitros escolhidos não chegarem a accordo, cada uma das partes escolherá, dentro de igual prazo, dois outros e a sorte decidirá, dentro os quatro, o desempatador.

A falta de notificação da escolha dos arbitros dentro do prazo estipulado, por parte de um dos contractantes, importará em decisão a favor do outro.

Fica entendido que o arbitramento não justificará a interrupção das obras, ou augmento de prazo do contracto, nem attingirá as questões previstas em clausulas do contracto;

18.ª — Todas as penas estabelecidas no contracto, inclusive a rescisão, serão impostas, administrativamente, pelo Sr. ministro, por proposta do engenheiro-chefe do ministerio, independente de acção ou interpellação judicial, não tendo o contractante, por motivo dellas, direito algum á indemnização por danos, lucros cessantes, antecipação das despesas, ou por qualquer outro motivo.

19.ª — Os pagamentos serão feitos mensalmente em proporção dos servicos executados, tendo-se em vista o valor das parcelas do orçamento apresentado pelo proponente, devidamente revistos pelo engenheiro-chefe do ministerio. De todos os pagamentos serão descontados 5 % que ficarão em deposito, para garantia, até attingir-se a quantia de cento e cinqenta contos de réis (150:000\$000).

20.ª — A caução de que trata a cláusula 7.ª e as retenções de 5 %, conforme determina a cláusula anterior, só serão restituídas ao contractante depois de noventa dias, contados da entrega das obras a seu cargo, si durante este prazo se verificar que os trabalhos executados não apresentam defeitos, nem exigem reparos, estando isentos de qualquer senão.

21.ª — O proponente preferido perderá a caução de dez contos de réis (10:000\$) de que trata a cláusula 4.ª, si deixar de assignar o contracto dentro do prazo de cinco dias, a contar da data do Memorandum, que para tal fim lhe fôr expedido.

22.ª Si o contractante não cumprir fielmente as especificações e planos para a construção das obras que vao executar, o engenheiro-chefe do ministerio o intimará por escripto, a demolir, reconstruir, reparar ou modificar a obra ou parte della, por elle considerada defeituosa. Não sendo cumprida a intimação no prazo de tres dias, ou si dentro deste prazo o contractante não recorrer ao Sr. ministro, o engenheiro-chefe do ministerio mandará executar os trabalhos em questão, independentemente do mesmo contractante, correndo as despesas por conta deste, mediante desconto nas importancias que tiver de receber. Quando se der o caso de suspensão geral, ou abandono das obras, ou parte dellas, pelo contractante, entender-se-á rescindido o contracto e sujeito o contractante á perda da caução de que trata a cláusula 7.ª e mais quantias que lhe forem devidas, si depois de dez dias, após a comunicação do facto pela fiscalização, não apresentar o contractante uma accetável justificação da sua conducta. O contractante incorrerá na mesma pena quando o proseguimento dos trabalhos não tiver o preciso desenvolvimento, demonstrando a sua lentidão e inexecuibilidade do contracto dentro do prazo previsto.

23.ª — Na falta de cumprimento de qualquer das clausulas do contracto para o que não esteja comminada outra pena, o contractante incorrerá na multa de cem mil réis (100\$) a um conto de réis (1:000\$), a juizo do engenheiro-chefe do ministerio, com recurso ao Sr. ministro.

24.ª O contractante obriga-se a respeitar todas as leis e regulamentos federaes e municipaes relativos a obras publicas, applicando-as a tudo aquillo que possa interessar á construcção.

25.ª — Todos os materiais a empregar na construcção serão de primeira qualidade, podendo o engenheiro-chefe do ministerio rejeitar em qualquer tempo aquelles que a seu juizo não satisfizerem aquella condição, devendo o material rejeitado ser retirado do local da obra, dentro de 24 horas, sob pena de multa de cem mil réis (100\$), por dia de excesso.

26.ª — O engenheiro-chefe do ministerio fornecerá ao contractante todos os desenhos em detalhes constructivos ou artisticos, por elle devidamente datados e rubricados, para só por esta forma produzirem effeito e serem fielmente observados.

27.ª — O autor do projecto em tempo opportuno fará entrega ao engenheiro-chefe do ministerio de quaesquer projectos que a juizo deste se tornem necessarios e acompanhará assiduamente a execução deste contracto, afim de, por intermedio do mesmo engenheiro, formular as suas obsecções.

28.ª — As multas em que incorrer o contractante serão descontadas das quan-

tias que tenha a receber por occasião do pagamento das prestações.

29.ª — O pagamento será feito, por operação de credito, de conformidade com o artigo (1.º) primeiro do decreto n. 4.381 A, de 6 de dezembro de 1921, em apolices federaes que serão recebidas pelo contractante ao typo de 80.

30.ª — A remuneração dos arbitros de que trata a cláusula-17.ª, será feita pela parte que fôr julgada carecedora de razão, ou por ambas, caso o laudo seja parcialmente benevolo para cada parte.

31.ª — Os andaimes, aparelhos manuaes ou mecanicos, ferramentas, materias, etc., pertencentes ao contractante, serão por este retirados do local da obra, dentro de sete dias, a contar da data da rescisão. Si isso não fôr feito, providenciará o ministerio sobre a remoção, fazendo recolher taes materias ao Deposito Publico, correndo as despesas por conta do mesmo contractante.

32.ª — Todas as comunicações entre o engenheiro chefe do ministerio e o contractante se farão por escripto e só por essa forma perante o respectivo contracto serão julgadas legitimas.

33.ª — As pessoas que pretenderem concorrer pagarão a quantia de cem mil réis (100\$), pelas plantas e mais documentos que lhes serão fornecidos.

34.ª — Pertencerão ao contractante os materiais provenientes das demolições, podendo ser empregado nas obras em execução aquelles que, a juizo do engenheiro chefe do ministerio, possam ser aproveitados.

35.ª — O contractante concorrerá mensalmente com a quantia de um conto de réis (1:000\$), para pagamento da fiscalização pelo engenheiro do ministerio e fiscal designado pelo mesmo para acompanhar no local as obras contractadas.

36.ª — Não serão accetitas propostas que excedam a quantia de mil oitocentos e quarenta contos quinhentos e onze mil e quinhentos réis (1.840:511\$500).

37.ª — Para conclusão do edificio será aberta nova concorrência publica, de que não ficará isento o constructor que fôr agora escolhido, o qual gosará apenas de preferencia em condições de igualdade de preços.

38.ª — Sempre que se observar qualquer divergencia entre as especificações e as plantas apresentadas em concorrência, prevalecerá o que prescrevem as especificações.

Directoria de Contabilidade, em 26 de abril de 1922. — *Pereira Junior*, director geral.

ESPECIFICAÇÕES

Água — Só será empregada a agua proveniente da canalização da cidade, sendo expressamente prohibido o uso de agua do sub-solo.

Areia — A areia deverá ser selicosa ou quartzosa de grão anguloso e aspero ao tacto. Não será permitido o emprego de areia do mar ou de suas proximidades, devendo ser ella pura e isenta de materias terrosos, admittindo até 4 % de argila em pó.

Pedra britada — Deverá ser angulosa e só empregada quando limpa de terra ou pó de pedreira, a que se destinar a trabalhos de concreto armado, será bem lavada antes do seu emprego. O seu tamanho não excederá de 6 cm. para a camada geral de concreto, fundações, etc.

Nos trabalhos de concreto armado, a dimensão da pedra será tal que permita a sua passagem facil entre as pegas da armação metallica e entre estas e as formas, sendo que, para lages e camadas junto ás barras, não deverá ella ex-

ceder de 10 m/m, podendo nos outros trabalhos de concreto armado, attingir 25 m/m.

Pedra de alvenaria — Deverá esta pedra ser dura, sem fendas e isenta de terra, crosta decomposta ou quaesquer outros corpos.

Ao choque do martello, deverá desprender um som claro. Deverá, sempre, apresentar leito e sobreleito, sendo os paramentos em esquadrias approximadas com estes.

Pedra de cantaria — A pedra a ser empregada no embasamento será do granito rosado polido de S. Paulo, na altura do socco.

Terão as pedras as dimensões e forma de apparelho indicados no projecto.

Os leitos e sobreleitos deverão ser em esquadria perfeita, com os paramentos.

Serão estes ultimos lavrados, sem falha sensivel na superficie, sendo rejeitadas as pedras cujos defeitos tenham sido dissimulados.

As juntas visiveis das pedras não excederão a 5 m/m.

Cal — Será de pedra, gorda, da melhor qualidade e isenta de quaesquer impurezas.

Chegará á obra bem secca, em estado virgem, para ser extinta, devendo nesta operação, um volume de cal exigir 2,7 a 3 volumes de agua.

Um hectolitro de cal, em estado plastico, só deverá conter 63 kilos de cal de pedra.

No fabrico da argamassa, só será empregada a cal retirada do fosso, e quando se achar perfeitamente extinta. Nos rebocos interiores, será applicada a cal de Cabo Frio em pó, de primeira qualidade.

Cimento — Composição chimica — O cimento não deve conter mais de 1 1/2 % de anhydrido sulfurico, 5 % de magnesia, 10 % de alumina e 4 % de oxydo de ferro; nem sulfuretos em proporção dissavel. A perda ao fogo não deve exceder de 3 %. O cimento deverá deixar no maximo 30 % do seu peso na peneira de 4.900 malhas e 10 % na de 900. Pega-a-pegas do cimento não deverá começar antes de 30 minutos, terminando entre duas a doze horas após a confecção da argamassa.

Resistencia da pasta normal do cimento.

A carga de ruptura por distensão deverá ser de 30 kilos, no minimo ao fim de sete dias, e de 35 kilos ao fim de 28 dias, para o cimento empregado em outras obras que não a de cimento armado. Para as obras de cimento armado estas cargas deverão ser de 40 kilos, no minimo, a sete dias e de 45 kilos a vinte e oito dias.

Deformação a quente — O augmento do afastamento das agulhas do apparelho proprio para esse ensaio não deverá passar de 10 m/m, depois de mantida a temperatura da agua, onde se acha a barra de prova, a 100 grãos durante tres horas consecutivas.

Nota — Todas as experiencias deverão obedecer ás regras da Comissão Francaesa dos Methodos de Ensaio de Materiaes.

Tijolos — Os tijolos serão das melhores marcas que veem ao mercado, exclusão feita dos fabricados nas proximidades do mar; bem cozidos, leves, duros, sonoros e não vitrificados. A pasta será homogenea e isenta de fragmentos calcareos ou de quaesquer outros corpos. A fractura deve apresentar grão fino, isenta de manchas e de cor uniforme. Immerso em agua, durante 24 horas, a

volume de água absorvido não deverá exceder a 1/5 do volume próprio. O co-efficiente de ruptura à compressão não deverá ser inferior a 60 kilos por cm².
Telhas — Serão do tipo Marselha. das melhores marcas vendidas na praça. Deverão ser planas, bem cosidas, duras, consistentes, sonoras, bem desempenadas. A fractura deverá apresentar grão fino e compacto, isento de manchas brancas e cor uniforme. Quando immeras n'água, o volume d'água absorvido não deve exceder a 1/5 de volume próprio.

Ardosias — Serão francezas, pequeno modelo de Angers.

Ferro e aço — Os vergalhões para cimento armado deverão offerecer uma resistencia a ruptura de 32 a 36 kilos por mm² com o alongamento de 8 % a 10 % se ferro e 42 a 50 kilos com o alongamento de 20 a 24 % se de aço.

Cobre — Será de melhor qualidade, puro, maleavel e sem liga. As folhas de cobre para calha deverão ser bem planas, de espessura uniforme e sem fendas floxíveis e com fracturas homogêneas.

Chumbo — O chumbo em obra será de boa qualidade, macio e puro. As folhas de chumbo serão de espessura uniforme.

Vidros — Os vidros das claraboias serão bem claros, sem manchas, bolhas ou vergados, bem desempenados e de espessura uniforme que será de 2 1/2 mm.

Alinhamentos e níveis — Cabe ao empreiteiro locar o officio, de accordo com as plantas, devendo o fiscal verificar a sua correccão.

Do mesmo modo se verificará, digo, procederá para os níveis. Afim de evitar os enganos, tão comuns no alinhamento das construções, deverá o empreiteiro collocar, á distancia das cavas, estações de referencia, cuja locação será feita a instrumentação.

Será o empreiteiro responsavel por qualquer engano de alinhamento o nivel, correndo por sua conta o desmancho e reconstrução dos serviços, de modo que se mantenham dentro dos dados do projecto.

Andaimes — Os andaimes serão construidos do modo a offerecer conforto e absoluta segurança aos operarios, devendo ser previstas todas commodas, que deem facil accesso aos diferentes trabalhos em andamento.

Cavas de fundação — A profundidade das cavas de fundação pode á ser exigida até dois metros e cinco centimetros (2m.50) contados do nivel das sapatas, sendo indemnizadas recorrentemente as differenças que possam sobrevenir tanto em excavações como nas mais despesas.

Fundações — Serão assentes sobre a camada de areia limpa acima referida, em sapatas de concreto armado, de modo que a pressão no terreno não exceda em caso algum a 800 grammas por cm².

Sobre esta será estabelecido um esqueleto de concreto armado, de accordo com as plantas de construcção juntas. O concreto dos radieis será de 350 ks. de cimento por m³ de concreto.

Argamassa — A dosagem das argamassas será fielmente observada, serão sempre fabricadas em locais abrigados do sol e das chuvas. As medidas de peso e de capacidade serão fornecidas pelo empreiteiro, que ficará sujeito ás penas contractuaes.

As argamassas de cal que houverem seccado, serão rejeladas immediatamente e retiradas do amassadoiro. Sob pretexto algum poderão ellas ser misturadas ás novas. Em regra geral só pode ser fabricada a argamassa necessaria ao trabalho de um dia, sendo retiradas do amassadoiro as que no fim do dia não foram empregadas.

São os seguintes os traços das argamassas:

N. 1 — Argamassa de cimento Portland e areia (1 x 3 em volume): 1m³,000 de areia, 400 ks. de cimento.

N. 2 — Argamassa de cimento Portland e areia (1 x 4 em volume): 1m³,060 de areia, 318 ks. de cimento.

N. 3 — Argamassa de cimento Portland, cal e areia (1 x 3 x 8): 1m³,000 de areia, 150 ks. de cimento, 0m³,375 de cal.

N. 4 — Argamassa de cimento Portland, cal e areia (1 x 3 x 6): 0m³,900 de areia, 150 ks. de cimento, 0m³,375 de cal. Para o calculo destas bases attribuiu-se ao cimento a paridade média de 1.300 kilos.

Camada geral de concreto — Toda a superficie do edificio no respaldo do porão será revestida com uma camada de concreto do traço de 225 kilos de cimento por m³, cuja argamassa se adicionará «Cresit», «Frustr Cons» ou outro material similar, para impermeabilizal-a.

Frontaes e paredes de tijolos ôcos — Todas as paredes indicadas nas plantas com a espessura de 15 cm, serão do frontal no baixo de tijolos ôcos com argamassa n. 4.

Levarão ellas, na altura da verga das portas, um vigote de concreto armado, que se desenvolverá em todo o seu comprimento e engastado nas paredes lateraes, de modo a dar-lhes uma perfeita rigidez. As divisões interiores dos compartimentos sanitarios serão executadas em metal deployé, com nervuras, reforçado com vergalhões no sentido opposto, recebendo em seguida chapação de argamassa n. 2.

Alvenaria — As alvenarias serão de tijolo com excepção das divisorias pouco expostas que serão em concreto armado no frontal. As vergas serão de concreto armado. A argamassa a empregar nas alvenarias, salvo concreto armado e frontaes, será do n. 2.

Concreto armado — Será executado do accordo com a circular franceza de 20 de outubro de 1906, e o mais que aconselha a boa pratica em relação a interrupção de serviços, ligações, etc. As sobrecargas previstas serão de 1.000 kilos na biblioteca, 600 kilos na sala de recinto e 300 kilos no mais, sendo os pisos construidos de lages e nervuras.

Tectos no segundo pavimento — Serão em caixões formados pela nervura do piso, balanciando-se todas as molduras em todos os pavimentos inclusive a sala de sessões.

Cobertura — Será ella de telhas, devidamente amarradas com arame de cobre. As coberturas á vista nas fachadas principaes serão de ardosias com ruffo e molduras de cobre n. 12 — 12".

Canalizações electricas e caixas de ligações — A canalização electrica dos forros, os tectos e buchas de madeira para esquadria, serão collocados pelo contractante, que tambem deverá deixar os furos necessarios para as canalizações de agua e esgoto; as canalizações electricas serão de 1" e 76 caixas no 1º pavimento, de 1" e 78 caixas no 2º pavimento e tambem de 1" e 83 caixas no porão.

Superestrutura — Toda a armação dos telhados será de ferro systema Polonceau, observando-se quanto ao metal e que já está determinado anteriormente.

Claraboias e cupolas — Existirão tres claraboias, duas nas áreas e uma no vão da escada nobre que serão construidas com armação de ferro com veneziana e cobertura de vidro cathedral armado. A

construção da cupola exterior se limitará ás suas cintas e nervuras, sem qualquer trabalho decorativo nem referentes aos caixilhos de vidro entre nervuras. A cupola interna será construida na sua parte estrutural.

Calhas e conductores — As calhas serão de cobre e os conductores de ferro fundido, sendo aquellas cravadas e soldadas e terão a forma de um rectangulo com os lados concordados em curva, sendo assentes em caixões do madeiro apropriada ao tempo, previamente alicatoados. O ruffo será caprichosamente construido e provido de uma pestana de cobre que embutida na parede cobrirá a calha que nesta penetra em uma profundidade nunca inferior a 0,05; os conductores serão ornamentados quando á vista nas fachadas principaes com canelluras e junção decorada; levarão bacias ornamentadas tambem de ferro fundido, sendo presas ás paredes por meio de escapulas.

Escadas — Serão de concreto armado, compreendendo esta concurrencia somente o arcabouço de todas ellas, salvo o principal que ficará completo com degraus de granito e lages do mesmo material no patamar e rampas de accesso.

O contractante deverá entregar o edificio inteiramente concluido de inteiro accordo com as plantas, não lhe assistindo direito por acrescidos, seja qual for a procedencia, inclusive variações de preços de materizes ou mão de obra.

Directoria da Contabilidade, 25 de abril de 1922. — *Pereira Junior*, director geral.

Departamento Nacional de Saude Publica

SECRETARIA GERAL

De ordem do Sr. director geral deste Departamento convindo os Srs. Mendes Pinto & Com.º, estabelecidos nesta praça, a comparecer nesta Secretaria Geral, na Secção de Contabilidade, afim de fazerem o deposito correspondente a cinco por cento (5%) sobre o total do contracto que devem assignar para o fornecimento, durante o corrente anno, de artigos do grupo 14 — «*Lubrificantes, estopas e artigos congenes*». — ás repartições subordinadas a este Departamento. Tanto o deposito a que acima se faz referencia como a assignatura do respectivo contracto deverão ser feitos dentro do prazo, maximo e improrogavel, de cinco (5) dias uteis, a contar da data da publicação do presente edital, sob pena de perda da caução depositada para garantia de apresentação de proposta conforme está estabelecido nos editaes publicados no *Diario Official* durante o mez de abril proximo passado.

Secretaria Geral do Departamento Nacional de Saude Publica, em 10 de maio de 1922. — *J. Pedroso*, secretario geral do Departamento.

Departamento Nacional de Saude Publica

SECRETARIA GERAL

De ordem do Sr. Dr. director geral deste departamento, faço publico que, no dia 19 de maio do corrente anno, serão recebidas propostas neste almoxarifado geral, para o fornecimento de 1.000 metros de mangote, com os seguintes caracteristicos:

Mangote de 2 1/2" de diametro interno em cinco dobras de lona, revestido externamente com capa de borracha e arame protector coberto com revestimento de capa de lona ou de borracha e internamente com revestimento de borracha á prova de gaz Clayton.

O revestimento interno deverá cobrir as extremidades das dobras de lona, afim de evitar sobre estas a acção corrosiva do gaz Clayton.

A concorrência versará somente sobre o preço, em moeda nacional, indicado em algarismos e confirmado por extenso, para entrega do material na repartição.

As propostas deverão estar devidamente selladas, datadas e assignadas, sendo entregues em envoltorios fechados com a declaração, por fóra, do assumpto e do nome do proponente.

No almoxarifado geral existe amostra de mangote que servirá somente para mostrar a qualidade do material exigido pela repartição.

Fica reservado a este departamento o direito de não aceitar nenhuma das propostas apresentadas ou annullar a concorrência, caso assim convenha aos seus interesses.

Almoxarifado Geral, 28 de abril de 1922.
— Orlando Gomes Calaza, almoxarife geral.

Departamento Nacional de Saude Publica

DIRECTORIA DOS SERVIÇOS SANITARIOS TERRESTRES

De ordem do Sr. Dr. director, faço saber que, de accôrdo com o art. 774 e seus §§ do regulamento em vigor, será sujeito a vistoria sanitaria no 16 do corrente, às 13 horas, o predio n. 143 da rua Sorocaba, ficando pelo presente edital citado a comparecer a ella querendo, o proprietario do referido predio ou seu representante legal e demais interessados que existam.

Secretaria da Directoria dos Serviços Sanitarios Terrestres, 9 de maio de 1922. — Joaquim Vidal, secretario.

Departamento Nacional de Saude Publica

DIRECTORIA DOS SERVIÇOS SANITARIOS TERRESTRES

De ordem do Sr. director, faço saber que, de accôrdo com o art. 774 e seus paragraaphos do regulamento em vigor, serão sujeitos a vistoria sanitaria, no dia 26 do corrente mez, às 14 horas, 14/15m, 14/30m, 14/45m, respectivamente, os predios ns. 75, 112, 114 e 116 da rua da Misericordia, ficando pelo presente edital citados para comparecer a ellas, querendo, os proprietarios dos referidos predios ou seus representantes legais e demais interessados que existam.

Secretaria da Directoria dos Serviços Sanitarios Terrestres, 9 de maio de 1922. — Joaquim Vidal, secretario.

Departamento Nacional de Saude Publica

DIRECTORIA DOS SERVIÇOS SANITARIOS TERRESTRES

De ordem do Sr. Dr. director, faço saber que, de accôrdo com o art. 770 do regulamento em vigor, fica pelo presente edital citado o proprietario ou responsavel pelo predio n. 25 da rua Pedro Rodrigues, a, no prazo de cinco dias, contados desta data, comparecer a 2ª Delegacia de Saude, sita á rua dos Invalidos n. 183, afim de tomar conhecimento do auto de multa na importancia de 300\$ e do 2º termo de intimação n. 9.371, expedida para o referido predio, e findo o qual prazo, será dado por intimado.

Secretaria da Directoria dos Serviços Sanitarios Terrestres, 9 de maio de 1922. — Joaquim Vidal, secretario.

Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio

Directoria de Meteorologia

INSTITUTO CENTRAL

Em cumprimento ao disposto no § 1º do art. 98 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921, faço publico que esta Directoria vai adquirir, para ser pago pelo Thesouro Nacional, da Litho Typographia Fluminense estabelecida á rua da Quitanda n. 24, nesta Capital, o material seguinte:

6 almofadas para carimbo a 2\$500.....	15\$000
12 caixas de papel carbono, formato official a 12\$.....	144\$000
1 resma de papel «Imperial Velum», por 45\$.....	45\$000
1 livro em branco de 100 folhas pautadas e numeradas (Livro de Actas) de 0 ^m 35 x 0 ^m 24, destinado ao Diario do Tempo a 15\$.....	15\$000
Total.....	219\$000

Importancia total de duzentos e dezenove mil réis.

Rio de Janeiro, 4 de maio de 1922. — O 1º official, Alcides F. Carneiro.

Escola de Minas

De ordem do Exmo. Sr. Dr. director da Escola de Minas de Ouro Preto, esta secretaria faz sciencia que, a partir desta data, 4 de maio de 1922, até 31 de agosto proximo futuro, em todos os dias uteis, das 11 ás 14 horas, estará aberta, nesta secretaria, a inscripção dos candidatos ao concurso para o provimento effectivo do cargo de lente substituto da 7ª (setima) secção da Escola de Minas de Ouro Preto.

A 7ª secção comprehende as seguintes cadeiras: 13) — «Estatistica, graphica, resistencia dos materiaes, materiaes de construcção, determinação experimental de sua resistencia, technologia das profissões elementares e do constructor mecanico»; 17) «Estabilidade das construcções, cimento armado». 21ª) Hydraulicos, liquidos e gases, motores hydraulicos, machinas operatrizes. Abastecimento de aguas, esgotos, hydraulica agricola, thermodynamica, motores thermicos», de accôrdo com o regulamento que baixou com o decreto n. 14.485, de 22 de novembro de 1920.

Os candidatos deverão satisfazer os requisitos dos artigos de numeros 53 a 59 do citado regulamento.

Secretaria da Escola de Minas de Ouro Preto, 4 de maio de 1922. — O secretario, Francisco Antonio Lopes.

Fazenda Modelo de Criação Santa Monica

CURSO COMPLEMENTAR

Curso complementar dos Patronatos Agrícolas, anexo á Fazenda Modelo de Criação Santa Monica

De ordem do Sr. director, faço publico, de accôrdo com o art. 98 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921, que esta repartição vai adquirir á firma Fontes & Irmãos, estabelecida á rua da Carioca n. 9, na Capital Federal, á medida que forem necessarios, os artigos seguintes:

Parafusos polidos, sortidos, grossa.	8\$800
Fechaduras gorges para gaveta com espelhos, uma.....	4\$800
Fechos de metal com parafusos, um.	2\$400

Laminas americanas para serrote, uma.....	2\$800
Ferros americanos para juntora 22 m/m, um.....	4\$000
Ferros idem para guilherme 25 m/m, um.....	2\$400
Palha extra n. 1, de 1 ^a , kilo.....	35\$000
Palha idem n. 2, de 1 ^a , kilo.....	34\$000
Palha idem n. 3, de 1 ^a , kilo.....	33\$000
Americanos com molla, metro.....	4\$000
Giz em pedra, kilo.....	2\$000
Sapolios, um.....	\$400
Pedra bores, kilo.....	2\$800
Algodão em pasta, kilo.....	6\$800
Gomma laca branca, de 1 ^a , kilo.....	38\$000
Cassarolas esmaltadas, grandes, uma.....	45\$000
Cassarolas idem, médias, uma.....	28\$000
Cassarollas de agathia, com tampa, uma.....	16\$000
Canecas de agathia, grandes, uma..	7\$000
Esoheras, completas para banco, uma.....	8\$000
Esoumadeiras estanhadas, grandes, uma.....	3\$800
Torrador para café capacidade de 12 litros, um.....	188\$000
Fio flexivel, metro.....	1\$200
Fio preto extra, metro.....	1\$200
Rosetas completas, uma.....	1\$800
Supportes com chaves, um.....	2\$800
Pregos sortidos, kilo.....	1\$650
Prensas americanas para banco, uma.....	42\$000
Barriletes americanos para banco, um.....	32\$000
Esquadros americanos c/14", um...	8\$400
Esquadros idem c/7", um.....	6\$000
Corda de algodão, kilo.....	14\$000
Creolina «Pearson», lata.....	3\$200
Lampadas electricas, sortidas, 120 volts, uma.....	2\$000

Secretaria do Curso Complementar dos Patronatos Agrícolas anexo á Fazenda Modelo de Criação Santa Monica, 8 de maio de 1922. — José Eustorgio de Oliveira e Silva, escripturario.

Fazenda Modelo de Criação Santa Monica

CURSO COMPLEMENTAR

Curso Complementar dos Patronatos Agrícolas, anexo á Fazenda Modelo de Criação Santa Monica

De ordem do Sr. director, faço publico, de accôrdo com o art. 98 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921, que esta repartição vai adquirir á firma Barcellos & Comp., estabelecida á avenida Mem. de Sá n. 41, na Capital Federal, á medida que forem necessarios, os artigos seguintes:

Arroz nacional, kilo.....	\$730
Assucar de 1 ^a , kilo.....	\$658
Assucar de 3 ^a , kilo.....	\$560
Farinha de mandioca, kilo.....	\$298
Banha, kilo.....	1\$975
Sal grosso, kilo.....	\$160
Batatas nacionaes, fiilo.....	\$470
Bacalhau, kilo.....	2\$800
Cebolas, kilo.....	\$700
Café moído, kilo.....	1\$750
Carne secca, kilo.....	1\$950
Matte, kilo.....	1\$200
Marmelada, kilo.....	1\$750
Manteiga, kilo.....	5\$700
Goiabada, kilo.....	2\$200
Feijão Preto, kilo.....	\$540
Feijão de cor.....	\$800
Café em grão, kilo.....	1\$700
Alhos, cento.....	5\$800
Massa branca, kilo.....	1\$100
Massa de tomate, kilo.....	2\$000
Toucinho, kilo.....	1\$800

Azeite doce, litro.....	6\$009
Vinagre, litro.....	1\$809
Queijo de Minas, um.....	3\$500

Secretaria do Curso Complementar dos Patronatos Agrícolas anexo à Fazenda Modelo de Criação Santa Monica, 8 de maio de 1922. — José Eustorgio de Oliveira e Silva, escripturário.

Instituto de Chimica

Em cumprimento ao disposto no art. 98, § 1 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921, faço publico que, este instituto vai adquirir da firma abaixo mencionada e para ser pago pelo Thesouro Nacional, o material seguinte:

Moreno Borlido & Comp., rua do Ouvidor n. 142:

Um refrigerante de zinco com serpentina de cobre e duas torneiras, 12\$5000;
Um dito para concerto, 48\$5000;
Uma espátula n. 4, 5\$5000;
Uma idem n. 5, 6\$5000;
Uma idem n. 6, 7\$5000.

Rio de Janeiro, 10 de maio de 1922. — Luiz Faria, servindo de director.

Ministerio da Fazenda

Directoria do Patrimonio Nacional

FZENDA NACIONAL DE SANTA CRUZ

De ordem do Sr. director, faço publico, para conhecimento dos interessados, que José Carneira de Carvalho requereu aforamento do terreno lote n. 4 da rua Victor Dumas, m Santa Cruz, onde tem benfeitorias. São convidados todos aquelles que forem contrarios ou prejudicados com esse aforamento a apresentar protesto nesta directoria com documentos que provem suas allegações, no prazo de 30 dias, findo o qual, a nenhuma reclamação se attenderá, resolvendo-se como fôr de direito.

Secretaria da Directoria do Patrimonio Nacional, 9 de maio de 1922. — J. Cordovil Pires da Silveira, secretario. (2.919)

Caixa de Amortização

Faço publico que, tendo se extraviado as apolices da divida publica interna fundada, uniformizadas, de juros annual de 5 %, papel, valor nominal de 1:000\$ cada uma, ns. 130.331 a 130.350, pertencentes a Eurico de Rocha Portella, solteiro, brasileiro; vão ser expedidos novos titulos si, dentro do prazo de cinco dias, não houver reclamação em contrario.

Caixa de Amortização, 6 de maio de 1922. — O inspector, Luiz Vossio Brigido.

Alfandega do Rio de Janeiro

CONCURSO PARA GUARDAS DA ALFANDEGA
De ordem do Sr. presidente do concurso, para guardas da Alfandega do Rio de Janeiro, são convidados a comparecer, amanhã, 11 do corrente, ás 11 horas, no Lyceu de Artes e Officios (lado da avenida Rio Branco), os candidatos ao alludido concurso, abaixo nomeados, afim de se submeterem ás provas oraes de portuguez e arithmetica:

1. Lindolpho Aragones de Faria.
2. Lincoln de Oliveira Guimarães.
3. Lourival Amaro Barbosa.
4. Luiz Antonio da Silva.
5. Luiz Botelho de Araujo.
6. Luiz Brandão Junior.
7. Luiz Briggs Nunes Azamor.
8. Luiz Cavalcaati Lamenha Lins.
9. Luiz Horta Rodrigues.
10. Luiz Maria de Beaurepaire Rog. da Pinto Peixoto.

11. Luiz Rosa Barbosa.
 12. Manoel Alonso Gonçalves.
 13. Manoel Baptista do O' de Almeida Junior.
 14. Manoel de Souza Corrêa.
 15. Manoel de Lima Rosa.
 16. Manoel Dias de Moraes.
 17. Manoel Fernandes Dias.
 18. Manoel Francisco Coelho.
 19. Manoel Gerevine.
 20. Manoel Lopes Leite.
- Turma suplementar:
1. Manoel Martins Ferreira.
 2. Manoel Moreira Sobrinho.
 3. Manoel Peil.
 4. Manoel Pereira e Souza.
 5. Manoel Ramos de Freitas.
 6. Manoel Rego.
 7. Marciano Rodrigues Chaves.
 8. Marcilio da Silva Gaspar.
 9. Marcos Iamibelli.
 10. Mariano Adolpho Philigref.

Os candidatos chamados ás provas oraes, que tem faltado, deverão justificar o não comparecimento ás alludidas provas, com attestado medico, reconhecida a firma do attestante, afim de lhes ser assegurado o direito á nova chamada.

Sala do concurso no Lyceu de Artes e Officios, 10 de maio de 1922. — Alfredo Cunha, secretario.

Alfandega do Rio de Janeiro

CONCURSO PARA GUARDAS DA ALFANDEGA
De ordem do Sr. Dr. presidente do concurso para guardas da Alfandega do Rio de Janeiro, convido o candidato Rubens Coutinho de Britto a comparecer, de 11 ás 16 horas, no Lyceu de Artes e Officios, para assumpto urgente, referente ao mesmo concurso, sendo lhe marcado o prazo de oito dias.

Sala do concurso no Lyceu de Artes e Officios, 10 de maio de 1922. — Alfredo Cunha, secretario.

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 apresentarem-se no prazo de 15 dias para providenciar a respeito.

Vapor *Sheridan*, atracado em 2 de maio de 1922:

Armazem interno n. 3 — ARA: 1 gigo n. 194, avariado.
AC—DCP: 1 sacco n. 95, roto.
Idem: 1 dito sem numero, idem.
Idem: 1 dito n. 1, idem.
HC—Brasil: 10 empalhados, quebrados.
Casa Garibaldi: 5 caixas, avariadas.
Casa Dearte: 5 ditos, idem.
Casa Claudino: 4 ditos, idem.
JTCC: 7 ditos, idem.
JRL: 2 ditos, idem.
Lauro: 1 barrica n. 191, repregada e avariada.

MAC—1.093: 10 empalhados, quebrados.
MAL: 5 caixas, avariadas.
MMS: 1 dita n. 13.008, idem.
AH&C—2 811: 10 empalhados, quebrados.
Oscar: 1 gigo n. 75, avariado.
Rogers: 2 caixas ns. 6/7, repregadas.
WEBECO: 1 dita n. 2, idem.

Vapor *Ingles Severn*, atracado em 4 de maio de 1922:

Armazem n. 7—Club Natação Regata: 1 caixa n. 1, avariada.
Armazem n. 7—CCC: 1 encapada n. 1, roto e avariado.

Cluer: 3 encapados, numeros diversos, idem.
DMC: 1 caixa n. 5, repregada e avariada.
Freilint: 2 barricas ns. 8 e 36, idem, idem.
LB—TRHC LTD.: 22 tambores, numeros diversos, vasando.
LD: 2 caixas ns. 49.403 e 49.407, avariadas.
MSC—HCH: 20 latrinas sem numero, idem.
ACPC: 1 barril n. 7, vasando e avariado.
(AP)(C): 1 barril n. 170, vasio.
Vapor *Hickarary Mendi*, atracado em 23 de abril de 1922:
Armazem n. 15 — AM&C: 15 fardos avariados.
CFGE—KO: 1 barrica n. 20.815, repregada e avariada.
CF&CI: 4 ditos, numero diversos, idem, idem.
FB&C: 1 dita n. 391.725, idem, idem.
GB: 1 dita, numeros diversos, idem, idem.
KHK—133: 2 ditos ns. 8 e 6, idem, idem.
Idem: 2 ditos ns. 7 e 14, idem, idem.
Ancora: 1 dita sem numero, idem, idem.
1813: 5 amarrados de pás, avariados.
1824: 5 ditos idem.
R3: 6 barricas, numeros diversos, repregadas e avariadas.
67351/848—CC26: 2 caixas ns. 2 e 3, avariadas.
Vapor *Ingles Vandich*, atracado em 3 de maio de 1922:
Armazem n. 17 — ACK: 1 caixa n. 1, repregada e avariada.
AAC: 1 dita n. 4, repregada.
Arnaldo Braga: 1 dita n. 1, idem.
CPC: 1 dita n. 1, idem.
Conteville: 1 dita n. 18, idem.
CA—Dr. L. W. Hackett: 1 dita n. 3, idem.
DC: 2 ditos n. 25, idem.
Exposição Brasileira GSA: 16 caixas de papelão diversos numeros, rotas.
Idem: 1 caixa n. 15.480, repregada.
FANC: 1 dita n. 112, idem.
GPC: 2 ditos ns. 311 e 358, idem.
G—AMC: 2 ditos ns. 5.011 e 5.020, idem.
GG: 3 ditos diversos numeros, idem.
GL: 1 dita 39.827, idem.
G—AMC: 1 dita n. 5.028, idem.
Hand Rand & Csmg.: 1 dita sem numero, idem.
KB Limitada: 2 ditos ns. 446 e 112, idem.
LFB: 1 dita n. 1, idem.
LC: 3 amarrados de caixas ns. 6/8, idem.
WSC—MAC: 1 dita n. 21, idem.
OLC: 1 dita n. 63.008, idem.
SBS—RG—W: 1 dita n. 368, idem.
Serrador: 2 ditos ns. 314, idem.
TT: 2 barricas ns. 497 e 428, avariadas.
CTC: 1 caixa n. 2, repregada.
The Canadian Bank of Commerce: 1 dita sem numero, idem.
UFMC: 2 ditos diversos numeros, idem.
VWC—Pharmacia: 1 dita n. 23, avariada.
WF: 1 dita n. 425, repregada.
X: 1 dita n. 110, idem.
Vapor *Ingles Vandich*, atracado em 4 de abril de 1922:
Armazem n. 17 — Studebaker: 6 caixas diversos numeros, avariadas.
Zenunn: 1 dita n. 16, repregada.
CB—Dr. L. W. Hackett: 5 ditos diversos numeros, idem.
CCC: 4 ditos diversos numeros, idem.
Conteville: 1 dita n. 64, idem.
Casa Pratt: 1 dita n. 300, avariada.
Exposição Brasileira — GESA: 6 caixas de papelão diversos numeros, rotos.
EFCB: 1 idem n. 11.498, idem.
Idem: 1 caixa n. 191, repregada.
Francisco Veras: 7 ditos diversos numeros, idem.

FGEM: 1 barrica n. 6.633. idem.
 FAVC: 1 caixa n. 114. id. n.
 GAZ-2.541: 1 dita n. 11. idem.
 GG: 1 dita n. 5.11. idem.
 G: 1 barrica n. 3.210. idem.
 Idem: 1 caixa n. 847, repregada e aviada.
 IPC: 1 dita n. 98.472, aviada.
 JB: 1 dita n. 1.151. corre-ajá.
 M&V: 1 dita n. 252. idem.
 R-B: 1 dita n. 6. idem.
 S-2G-W: 1 dita n. 367. idem.
 SS: 1 dita n. 2. idem.
 T-143: 3 ditos diversos n. 10. idem.
 VMC-Bazar Internacional: 1 dita n. 6, idem.
 X: 1 dita n. 101. idem.
 FGEM: 1 dita n. 6.641. idem.
 EAG-T&C: 1 dita n. 301. aviada.
 Mestre & Blatgé: 7 ditos diversos n. 10. idem.
 Rinder: 1 dita sem numero, idem.

Vapor hollandez *Ryndand*, atracado em maio de 1922:

Armazem externo A — Aerroc: 6 caixas, repregadas e aviadas.
 Idem-Q: 4 ditos, idem idem.
 DAC: 2 ditos, idem idem.
 MC: 1 dita, idem idem.
 NSC: 5 ditos, idem idem.
 PPC: 2 ditos, idem idem.
 Amaranite: 6 quintos, vasando.
 AR: 1 dito, idem.
 CPC: 2 ditos, idem.
 CTC: 2 ditos, idem.
 CMC: 5 ditos, idem.
 JIC: 1 dito, idem.
 Idem: 1 dito, vasio.
 Mac-do: 5 ditos, vasando.
 Patria: 3 ditos, idem.
 Riba Cruz: 3 ditos, vasios.
 Idem: 17 ditos, vasando.
 R. L. C.: 5 ditos, idem.

Vapor inglez *Ortega*, atracado em maio de 1922:

Armazem externo C — ABF: 1 caixa, repregada.
 CRC: 5 ditos, idem.
 84: 5 ditos, idem.
 TBC: 2 ditos, idem.

Alfandega do Rio de Janeiro, 9 de maio de 1922. — O ajudante do inspecior, Bartholomeu de Sá e Souza.

PATENTES DE INVENÇÃO

N. 12.639 — Memorial descriptivo da invenção de «aperfeiçoamentos em calçado» para que pretende privilegiar a Companhia United Shoe Machinery do Brasil, sociedade anônima, estabelecida nesta cidade do Rio de Janeiro, cessionaria de Harry Havelock Blackwith, domiciliado em Boston, Estado de Massachusetts, Estados Unidos da America.

No fabrico de calçado, tem-se proposto para formar o contraforte do bico, empregar uma obra feita de um metal absorvente tratado com uma substancia para o endurecer, e em seguida, depois de ter sido a dita peça unida com as outras partes do corte de calçado, amolecer a peça temporariamente, em seguida moldar a sobre o bico da fôrma, e em seguida permitir que a peça se solidifique no seu estado moldado. Tem-se sugerido ou adoptado varios expedientes para endurecer a dita peça e depois amolecer a temporariamente, por exemplo o uso de gomma lacca ou de colla de varias qualidades como agente de endurecer, e um solvente deste agente em que a peça endurecida é mergulhada para amolecer.

É conveniente que uma peça desta natureza para contraforte do talão ou do bico não seja affectada por humidade ou calor do pé humano, mas tambem que se endureça rapidamente depois de moldada, e quando dura seja rija e ao mesmo tempo elastica para manter a sua fôrma e tambem, para ser capaz de reassumir a sua fôrma se fôr deformada por pressão quando o sapato é usado, e que além disto seja feito de um material tal que o seu fabrico seja barato. Além disto é preferivel que a composição endurecedora usada em uma peça da dita natureza, que tem de ser amolecida pelo calor para a operação de montar na fôrma, torne por si mesmo um pouco pegajosa a superficie da peça aquecida, para que elle fique adherente o couro e o forro da parte dianteira do corte do calçado no sapato acabado, mas que não escorra da peça aquecida até um ponto inconveniente.

O objecto da invenção é produzir uma peça para contraforte do talão ou do bico do calçado, de um material que se torna plastico a um calor moderado, e endurece rapidamente depois de ser moldado, e que quando moldado no sapato, não só é affectado por humidade ou calor do pé, mas tambem é rijo e elastico de modo a resistir a pressão ou choques a que possa ser submetido o sapato, e tambem para reassumir a sua fôrma se fôr deformado, e que além disto é de fabrico barato.

Com os objectos acima em vista, a presente invenção consiste em um novo producto industrial constituido por uma peça para contraforte do bico ou do talão de calçado feita de uma folha de material fibroso impregnado com um hydrocarbureto conveniente e adaptada a ser amolecida ou tornada plastica a um calor moderado, por exemplo, por vapor, agua quente, ou calor secco, si se desejar, para que possa ser facilmente applicada a fôrma em um sapato, e que endurece rapidamente por esfriamento, e, quando endurecida, é dura e elastica, e não é affectada por humidade ou calor do pé. O hydrocarbureto que nós empregamos é uma substancia conhecida no commercio pela denominação «cera de Montan». Póde ser empregado só ou póde ser misturado com um asphalto conveniente relativamente duro, por exemplo o asphalto refinado, cujo ponto de fusão é cerca de 108° C.

A cera Montan, assim chamada, é um dos productos obtidos depois da destillação do carvão castanho allemão, por um processo que nós ignoramos, e tem um ponto de fusão de cerca de 83 C., e tem os pontos de fusão de diferentes ceras variam um pouco. De preferencia misturamos estes dous hydrocarburetos nas proporções de cerca de seis partes de cera Montan para quatro partes de asphalto refinado, para que o composto resultante tenha um ponto de fusão um pouco inferior a 100° C., (por exemplo cerca de 93° C.), e fique molle e plastico a substancialmente 71° C.

Os dous ingredientes são de preferencia aquecidos e misturados conjunctamente em uma caldeira ou cuba até ficarem em um estado relativamente delgado, liquido e homoganeo. Durante que a mistura está em fusão liquida, faz-se passar através da caldeira ou cuba uma folha de feltro de lã, ou o seu equivalente para que fique impregnada com a mistura e em seguida através de rolos de pressão ou de calandrar, que expellem o excesso de mistura e deixa a superficie secca e sem um revestimento exterior.

Si se desejar póde-se deixar na superficie um revestimento pellicular. A folha impregnada é esfriada por qualquer modo conveniente,

ou por passagem por agua fria ou por cima de tambores refrigerantes para solidificar a mistura. A folha é então cortada e moldada em peças para contrafortes do bico ou do talão, conforme o caso. As peças para contrafortes podem, si se desejar, ser amolecidas e moldadas no feito definitivo antes de serem usadas. Uma peça para contraforte do bico póde ser collocada no corte de calçado pelo modo usual e de preferencia secura pela linha de pontos que segura a biqueira na parte dianteira do corte, e o contraforte do talão póde ser collocado no seu lugar.

O corte está então prompto para ser montado na fôrma excepto que é necessario amolecer temporariamente as peças para contraforte e tornal-as plasticas, para que possam ser moldadas convenientemente nos extremos da fôrma. Para este fim emprego qualquer fôrma conveniente de esquenador, por exemplo um tubo perfurado para emitir vapor de agua, e um supporte para manter a fôrma em posição para o aquecimento dos contrafortes. Si se desejar póde-se empregar um recipiente com agua quente em que as peças possam ser amolecidas pelo calor, ou uma chapa aquecida por meios convenientes. O forro póde ser dobrado para traz para expor o contraforte do bico, e este ultimo aquecido até que a composição endurecedora fique molle ou plastica. Faz-se voltar o forro á posição exacta, e por meios convenientes, os extremos dos cortes são enformados em volta dos extremos da fôrma, e com isto os contrafortes ficam moldados e enformados sobre os extremos do bico e do talão na fôrma. Deixam-se esfriar os contrafortes depois de moldados para que fiquem duros.

No desenho junto, a fig. 1 representa uma peça para contrafortes do bico em que está incorporada a invenção. A fig. 2 representa um corte de calçado durante a operação de amolecer o contraforte do bico.

No desenho, 10 indica a peça do contraforte do bico, que tem o contorno usual, e a sua beira direita está aparada como se vê no desenho.

A prensa para contraforte consiste em um corpo de feltro de lã ou um seu equivalente, impregnado com uma mistura de cera Montan e asphalto refinado, que acará molle a um calor moderado, como se descreveu acima. Esta peça é rapidamente dura e rija e tem relativamente muita elasticidade, de modo que póde ser e formada sem rebeitar ou quebrar, e depois de dobrada retomará a sua fôrma plana. E as peças são impermeaveis á agua, não são pegajosas a temperaturas normaes, conservam a fôrma que foram moldadas, e não são affectadas pelo calor do pé.

Na fig. 2, está representado um esquenador que consiste em uma caixa de vapor 12 que tem aberturas 13 para emissão de jactos de vapor, para transmitir calor sufficiente para amolecer a composição endurecedora para que fique plastica. O vapor de agua não é solvente para a mistura endurecedora, e não penetra no corpo da peça. Em vez de vapor podemos empregar uma chapa aquecida por vapor, uma chama de gaz, electricidade ou qualquer outro agente de aquecimento. A fôrma e o sapato são supportados por uma cremalheira 14 em posição conveniente para o aquecimento da peça.

A cera Montan é dura e fragil, e quando derretida tem grande penetrabilidade, e é capaz de penetrar e saturar completamente feltro de lã, ou um material similar. Para compensar a sua fragilidade, adicionamos, como dissemos, um agglutinante, por exemplo asphalto refinado, que enrijece e reforça a cera, e limita um pouco a sua penetrabi-

lidade, para impedir que penetre inconvenientemente no couro quando o sapato está sendo moldado na forma, e a peça de contraforte está sendo moldada.

A peça para contrafortes da presente invenção é de fabrico barato. A cera Montan e o asphalt podem ser comprados por preço consideravelmente menor do que a gomma laca ou composições endurecedoras similares. Além disto, o contraforte do bico ou do talão feito com a peça da presente invenção tem grandes vantagens sobre as feitas com gomma laca ou semelhante, pois que é mais dura e mais elastica, e portanto não só resiste melhor á deformação por pressão ou choques no uso do sapato, mas também quando deformadas, retomam immediatamente a sua forma original. Uma propriedade característica da nossa peça para contraforte, e que é de vantagem particular na arte de fazer calçado, é que ha uma differença relativamente pequena e temperatura entre o ponto a que a peça começa a amolecer e o ponto em que está suficientemente molle para se moldar facilmente. Desta propriedade característica resulta que a peça para contraforte demanda ser aquecida somente a uma temperatura moderada para ficar plastica. A temperatura a que a peça para contraforte começa a amolecer é porém suficientemente alta e devido a isto mantem-se dura e elastica no uso do sapato, e a temperatura a que a peça se torna plastica é suficientemente baixa e portanto demanda apenas um calor moderado que não danifica o couro antes de ser o sapato enformado.

Achamos que quando uma peça para contrafortes é amollecida e em seguida submetida a pressão, como na operação de uma machina de enformar, a pressão faz que uma pequena quantidade da composição endurecedora seja expellida da peça e penetre até certo ponto tanto no forro como na parte de couro do corte de calçado, e que quando a composição fica fria os torna rigidos, pelo mesmo modo. De facto os tres elementos, peça para contraforte, couro e forro são collados conjunctamente pela composição amollecida e plastica do que resulta ficar rido o conjunto da parte extrema do corte. Obtem-se ainda outro resultado que é importante, isto é, achamos que se se deixar endurecer a composição, enquanto os assentadores da machina de enformar continuam a segurar as partes marginaes do corte de calçado e um contraforte do bico sobre a palmilha, é desnecessario empregar tachas, arames, ou outros meios de fixação temporarios como os que se empregam de ordinario, pois que o endurecimento do contraforte moldado faz que o contraforte permaneça no seu lugar sem o auxilio dos ditos meios. Deste modo obtem-se economia no custo do calçado, como comprehenderão facilmente os entendidos na arte.

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

1°, como um novo producto industrial, um contraforte para calçado, que consiste em um corpo de material fibroso impregnado com um hydrocarbureto endurecedor, e que é rijo e elastico quando frio, e que é capaz de ser amollecido ou de ser tornado plastico a um calor moderado;

2°, como um novo producto industrial, um contraforte para calçado, que consiste em um couro impregnado com uma composição de hydrocarburetos endurecedora, que comprehende uma mistura de cera Montan e um agglutinante;

3°, como um novo producto industrial, um contraforte para reforçar calçados, que consiste em um corno de material fibroso absorvente impregnado com cera Montan;

4°, como um novo producto industrial, um contraforte para reforçar calçado, que con-

siste em um corpo de material fibroso absorvente, impregnado com uma composição de hydrocarburetos endurecedora, que consiste em uma mistura de cera Montan e asphalt duro, sendo o dito contraforte adaptado a ser moldado sobre uma forma quando aquecido a uma temperatura moderada, mantendo, porém, a sua rigidez á temperatura do corpo humano, e sendo adaptado a solidificar-se rapidamente quando esfriado;

5°, como um novo producto industrial, uma peça de reforço para calçado que consiste em uma folha de material fibroso impregnada com um hydrocarbureto endurecedor, ou uma mistura de hydrocarburetos endurecedora, e capaz de se tornar molle e plastica quando aquecida, para ser rapidamente enformada em um sapato quando assim aquecida, e que é capaz de endurecer rapidamente por esfriamento, ficando rija e elastica e inatacavel pela humidade ou calor do pé;

6°, como um novo producto industrial, uma peça para contraforte de calçado, que consiste em um corno de material fibroso saturado com hydrocarbureto endurecedor, e que é capaz quando aquecida de apresentar uma superficie pegajosa e de ser tornada molle ou elastica para que possa ser rapidamente enformada no calçado, e ser capaz de adherir ás camadas adjacentes de calçado, e de endurecer por esfriamento, ficando rija e elastica, e inatacavel por humidade ou calor do pé.

Rio de Janeiro, 2 de julho de 1920. — Por procuração, Leclerc & C. (2.904)

N. 12.640 — Memorial descriptivo da invenção de «Aperfeiçoamentos em machinas de puxar cortes de calçado na forma», para que pretende privilegio a United Shoe Machinery Company of South America, estabelecida em Portland, Estado de Maine, Estados Unidos da America, cessionaria de Arthur Ernest Jerram, Joseph Gouldbourn e Fred Ricks, domiciliados em Leicester, Inglaterra.

Refere-se esta invenção a machinas para serem usadas na fabricação de calçado para puxar o corte na forma antes da operação de enformar.

Um objecto da invenção é construir uma machina de puxar (*pulling-over machine*) com a qual se produz mais trabalho em um tempo dado do que tem sido possível com construccões anteriormente usadas ou propostas para este fim.

Para este fim como para outros fins, um objecto mais especial da invenção é construir uma machina organizada de modo a permittir que o operador execute o seu trabalho com menos esforço e fadiga que até hoje, a construccão e arranjo sendo taes que facilitam a apresentação perfeita da obra aos dispositivos de puxar o corte e qualquer ajuste relativo do corte e da forma que o operador tenha de executar para que o corte esticado fique devidamente collocado sobre a forma, e para que o operador veja em qualquer momento toda a parte da obra que está sendo tratada sem ter de fazer esforço especial nem assumir posição forçada ao apresentar ou inspecionar a obra ou ao fazer ajustes.

Tendo em vista os objectos acima mencionados, a invenção apresenta uma machina de construccão e organização novas em que o calçado é collocado de modo que o operador veja toda a parte dianteira no topo e por todos os lados da forma enquanto mantem uma attitude em frente da machina e no emprego da qual o operador não precisa mudar a sua posição de modo

algum que chegue a impedir materialmente que elle veja a obra durante a operação da machina ou enquanto faz qualquer ajuste relativo necessario do corte e da forma. Na construccão aqui representada como uma incorporação pratica preferida da invenção, a forma é supportada com a planta para baixo e com a biqueira inclinada para cima afastada do operador em um angulo de substancialmente 50 graus em relação á horizontal, sendo a forma collocada abaixo do nivel dos olhos do operador, e todas as partes da machina que o operador tem de manipular são construidas e arranjadas de modo que elle não precisa mudar a sua posição materialmente com referencia á forma e em qualquer momento vê de perto toda a obra.

A invenção é representada aqui como incorporada numa construccão que comprehende muitas características de um typo conhecido de machina de puxar. As machinas deste typo comprehendem, entre as suas mais importantes características, tenazes ou compressores e meios para produzir movimento relativo da forma e dos compressores para puxar o corte e fazel-o ficar justo na forma, depois do que a machina para, afim de que o operador effectue o movimento relativo da forma e dos compressores que for necessario para corrigir a posição do corte com referencia á forma. Ao se actuar outra vez o mecanismo de arrastar, a machina effectua tal movimento dos compressores que leva a margem do corte sobre a beira da planta da forma e simultanea ou subsequentemente, enquanto o corte é mantido em posição, insere tachas em pontos convenientes para reter o corte no lugar. Incorporada uma machina tendo estas características conhecidas, a invenção comprehende, como característica importante, em combinação com meios ditos para collocar a forma como acima descrito, uma construccão e arranjo taes de mecanismo para effectuar o ajuste manual relativo da forma e do corte que permittam que o ajuste se effectue enquanto o operador mantem substancialmente mesmo ponto de vista com referencia á obra. Embora a invenção nos seus aspectos mais particulares seja muito util incorporada numa machina deste typo e comprehendendo características importantes de rovidade que derendem deste typo de construccão, deve-se comprehender que nos seus aspectos mais amplos a invenção não se limita a isso, pois se applica geralmente a machinas de varios tipos.

Outro objecto importante da invenção é apresentar meios aperfeiçoados para effectuar a apresentação devida das tachas aos instrumentos de inseril-as de machinas de puxar e semelhantes. Para isto, uma característica da invenção consiste em meios novos de operar sobre tachas individuais, para fazel-as avançar para os meios inseridores, e por meio dos quaes se podem levantar as tachas, quando apresentadas em posição separada, afim de movel-as para os instrumentos inseridores.

Outra característica da invenção consiste em novos meios de utilizar ar comprimido para mover as tachas para os meios inseridores. Convenientemente uma machina incorporando a invenção utiliza instrumentos para dispor e separar tachas, que comprehendem uma ou mais canceluras em que as tachas ficam suspensas pelas cabeças, e a invenção provê meios pneumáticos para fazer avançar as tachas dos ditos instrumentos ou semelhantes e apresental-as com as pontas projectando-se em uma direcção differente. Na construccão representada, em que está collocada uma forma com a planta para baixo, utiliza-se um meio pneumático para inverter as tachas, e a construccão for-

nece passagens pelas quaes as tachas avançam por meio de ar comprimido e são apresentadas no fim do seu percurso com as pontas dirigidas para cima na posição necessária com o plano da planta da fôrma.

A invenção também prevê meios para transferir cada tacha de um ponto de apresentação ou entrega a que pôde avançar pneumaticamente como acima explicado, ou de outro modo, em relação tal com o respectivo membro inseridor que permita que elle seja inserido, e os ditos meios constituem outra característica da invenção. Na construção represetada, as tachas, depois de terem sido invertidas e avançadas pneumaticamente para os seus respectivos pontos de apresentação, são recebidas em chapas transportadoras que se movem em unisono com o movimento dos braços do inseridor com referencia á fôrma para levar as tachas á posição de serem inseridas.

As características acima e outras da invenção, assim como certos detalhes de construção e combinações de partes, serão agora descriptos com referencia aos desenhos juntos e especificados nas reivindicações. Nos desenhos: a fig. 1 é uma vista em elevação lateral de uma machina em que está incorporada a invenção, a machina representada compreendendo em sua organização muitas características de construção communs ao tipo de machina acima mencionado; a fig. 2 é uma vista de detalhe em elevação de uma parte dos meios pneumaticos para transferir as tachas, com partes do mecanismo representadas em secção; a fig. 3 uma secção pela linha 3-3 da fig. 2; a fig. 4 uma vista em elevação, e parte em secção de uma parte do mecanismo representado na fig. 2 visto do lado direito da dita figura com as partes numa posição differente da indicada na fig. 1; as figs. 5 e 6 são respectivamente uma parte do mecanismo de separar as tachas, construido para os fins da presente invenção e como usavam communmente até hoje; a fig. 7 é uma vista em secção vertical por uma parte do mecanismo de transferir tachas; a fig. 8 uma planta em detalhe de uma parte do mecanismo visto na fig. 7; a fig. 9 mostra em elevação o extremo superior de um dos braços dos inseridores e o dispositivo transferidor de tachas associado com o mesmo; a fig. 10 é uma planta do mecanismo visto na fig. 9, sendo indicadas differentes posições de uma parte do mecanismo respectivamente por linhas cheias e pontuadas; e a fig. 11 mostra em elevação uma parte do mecanismo visto na fig. 9 do lado esquerdo da dita figura.

As partes operativas da machina são supportadas numa armação comprehendendo chapas dianteiras e trazeiras 2 e 4 respectivamente, II adas por hastes fixadoras 6. Parafusada na chapa 2 e convenientemente supportada no toco da chapa 4, está a parte da cabeça 8 da machina sobre que estão montados os diversos instrumentos para operar sobre o corte e a fôrma, e meios operadores para estes instrumentos comprehendendo o eixo de leva comum D, que na presente construção é supportado verticalmente com a sua polia de transmissão 986 em posição horizontal entre as chapas da armação.

A operação da machina é commandada por um pedal X 54 ligado a um extremo de uma alavanca X 83, a cujo outro extremo está pivotada uma haste curta X 56 que serve do modo usual, ao se operar o pedal, para actuar meios automaticos para retrahir uma sapata de freio 982, da polia 986, meios que actuam por uma haste X 84 e uma alavanca X 85 para operar a haste usual 981 pelo que a garra (não representada) é actuada para que a polia 986 se mova por meio de uma corrente adequada para effectuar a primeira metade do cyclo de operações da

machina, depois do que a garra é automaticamente desligada e o freio applicado por meio das conexões acima descriptas.

Quando a obra está em posição na machina a fôrma, com o corte collocado solto ou mesma, é supportada, como indicado em linhas pontuadas na fig. 1, com a parte trazeira do corte na fôrma em contacto com um descanso 10 do talão e com a parte dianteira da palmilha na fôrma collocada sobre um descanso 12 da sola. Nesta posição o corte é tomado pelas tenazes dianteira e lateral usuas, vindo-se a dianteira em 14, fig. 1, e é puxado sobre a fôrma automaticamente durante a primeira metade do cyclo de operações da machina acima mencionada. Durante a segunda metade do cyclo de operações, que tem logar ao se abaixar outra vez o pedal X 54, a margem do corte é levada para dentro sob a planta da fôrma e, seguindo o movimento dos braços 672, 674 e 676 dos inseridores, para dentro, sob a planta da fôrma, as tachas são inseridas para reter o corte em sua posição puxada. Enquanto a machina está em reposo entre as duas partes do cyclo de operações, o operador tem a oportunidade de effectuar o ajuste do corte na fôrma que for necessario para corrigir qualquer imperfeição na sua posição, manobrando varios instrumentos dos quaes só é preciso fazer referencia aqui ás alavancas 158, cada uma das quaes tem conexão operativa com um dos instrumentos compressores, e a uma alavanca 2 ligada ao mecanismo do operador dianteiro de compressão, pelo que o operador pôde applicar o ajuste differente a varias partes do corte para effectuar o ajuste necessario. Pivotado na alavanca 2 ha um manubrio 226 ligado por um fusil 225 á alavanca usual 26, pelo que se pôde abrir o compressor ou tenaz dianteira.

Os meios de collocar a obra e instrumentos operadores acima descriptos são arranjados de modo tal de accordo com esta invenção que o extremo do talão da fôrma é supportado substancialmente sobre a chapa dianteira 2 da armação da machina e a fôrma é inclinada para cima do extremo do seu talão para a trazeira da machina em um angulo tal que o operador, quando mantem uma attitude natural na frente da machina, pôde, sem esforço especial, olhar para baixo e para a frente no toco e nos lados da parte dianteira do corte na fôrma e manter a obra continuamente á vista deste modo até completar as operações. Os diversos instrumentos pelos quaes se pôde effectuar o ajuste do corte, comprehendendo especialmente as alavancas 158 e 2, assim como o manubrio 226, são, além disso, arranjados em relação tal com a obra e com a posição do operador que este pôde manobralos sem precisar mudar materialmente o seu ponto de vista com referencia á obra e sem de modo algum ficar impedido de ver a obra para conseguir estes resultados, os manubrios mencionados estendem-se de preferencia, como representado, a posições um tanto mais altas que a obra e bastante para a frente para o que o operador possa manobralos sem se inclinar. Na construção representada a fôrma é collocada a um inclinação de substancialmente 50 grãos e a relação á horizontal, angulo que foi determinado como especialmente satisfactorio para os objectos em vista sob condições medias de trabalho, mas é claro que a invenção não se limita a uma construção em que a fôrma é inclinada ao angulo representado. As partes operativas da machina, fig. 1 estão substancialmente na trazeira de uma aliancia vertical do pedal X 51, e devida a este arranjo o operador pôde manter uma unica posição perto da obra, tanto para operar o pedal como para manipular o corte e a fôrma.

A construção representada adapta-se espe-

cialmente para inserir tachas como se usam em machinas desse tipo, mas a invenção nos seus aspectos mais amplos não se limita necessariamente quanto á fôrma da tacha. Para dispor as tachas a machina representada tem um vaso de tachas 400 de qualquer fôrma usual e caneluras 16, em numero igual ao numero de tachas a inserir em cada operação, sobre as quaes as tachas ficam suspensas em fileiras por suas caudas. O vaso 400, na construção representada, é supportado em uma cadeira 18 e gira do modo usual pela acção do eixo de leva D por meio de conexões que comprehendem uma alavanca de cotovello 20 e um fusil 22. Montados para terem movimento alternativo do modo usual nos extremos inferiores das caneluras ha separadores 24 que são formados de tal modo (fig. 5) que quando a tacha, representada em a, avança para o extremo interno da ranhura 26, ella fica ainda suspensa por sua cabeça e não pôde cair pela abertura usual 562 na chapa 558 do separador (fig. 6) como se construia até hoje. A tacha, assim supportada, move-se em alinhamento com uma abertura 28 na chapa 30 da cadeira, que serve para supportar as caneluras. Communicando com esta abertura no seu extremo inferior ha um tubo 32 que conduz a uma valvula 34 disposta para regular a admissão ao tubo 32 de ar comprimido proveniente de um tubo de alimentação 36 que pôde communicar com uma bomba de ar ou com qualquer outra fonte conveniente de ar sob pressão. A construção representada comprehendendo um unico tubo 32 conduzindo ás diversas aberturas 28, mas é claro que se pôde dispor uma pluralidade de conductos 32 para communicar com as diversas aberturas, querendo-se. Collocada sobre os separadores 24 ha uma barra 38 com aberturas 40 que ficam sobre as cabeças das respectivas tachas depois que estas são movidas pelos membros 24 para posição separada.

Associado com cada abertura 40 ha um bloco 42 pivotado á barra 38 e tendo uma abertura 44 disposta para alinhar com a abertura 40 quando o bloco 42 está na posição representada na fig. 7 e em linhas cheias na fig. 8. Tampas 46 para as caneluras descansam sobre os blocos 42, e ao se levantar qualquer destas tampas o bloco correspondente pôde oscillar para o lado, como indicado em linhas pontuadas na fig. 8, para que a canelura fique desobstruida no caso de ficar uma tacha introduzida na mesma.

Supportados em um extremo na barra 38 e communicando com as respectivas aberturas 40 ha conductos curvos 48 que communicam com varios pontos de descarga ou apresentação das tachas para que ellas possam ser alimentadas a differentes instrumentos de inserir tachas.

Os conductos 48 são em numero igual ao numero de tachas a inserir em cada operação e são agrupados e dispostos conforme seja preciso com referencia aos pontos particulares nos quaes tem de se inserir as tachas na obra, sendo os extremos de descarga destes conductos supportados em cadeiras 50 na armação da machina.

Com esta construção e arranjo, um sopro de ar comprimido do tubo 32 levanta cada tacha da chapa 24 do separador correspondente e a impelle atravez do conducto respectivo 48 para o seu ponto de descarga, e devido á forma curva do conducto 48 a tacha ao passar fica invertida de modo a apresentar-se finalmente com a porta para cima.

Os braços 672, 674 e 676 dos inseridores têm o seu movimento usual para se aproximarem e afastarem de posições de inserir em relação á margem da planta da fôrma. Referindo-nos ás figs. 9 e 10 o braço 676,

que é um dos braços lateraes que tem meios de inserir duas tachas simultaneamente na margem lateral da planta da fôrma, é disposto para ter movimento para a esquerda para posição de inserir as tachas, e para a direita afastado da fôrma para a sua posição inoperativa; nestas figuras o braço está representado em posição que permite a inserção das tachas. Os extremos de descarga dos conductos correspondentes 48 são collocados adjacentes ao trajecto de movimento do braço do inseridor, e a machina tem meios commandados pelo movimento do braço para transferir as tachas da posição de descarga para a de inserção. A construção representada para effectuar esta transference comprehende uma chapa 52 pivotada em 54 no extremo superior do braço do inseridor, tendo a chapa cavidades 56 para as tachas, normalmente fechadas nos seus extremos inferiores por uma porta 58 comprimida por mola e tendo uma face obliqua 60 disposta para ser actuada pelos extremos dos inseridores 614 no seu movimento de inserção para fazer a chapa 58 ser impellida para o lado e permitir que os inseridores entrem nas cavidades das tachas expellam as tachas das mesmas. A chapa 52 tem um rabo 62 com superficies 64 e 66 dispostas para fazer um perno 68 na cadeira 50 reviar a posição da chapa, mantendo-se o rabo 52 em contacto com o perno por meio de uma mola 70 ligada por um extremo ao rabo e pelo outro a uma saliencia no orão do inseridor. Quando as partes estão na posição indicada nas figs. 9 e 10, a superficie 64 está em contacto com o perno 68 e a chapa 52 é collocada em relação tal com os inseridores 614 e o bloco das tachas que estas são supportadas com a ponta para cima nas cavidades 56 e ficam em posição de se inserirem ao se moverem operativamente os inseridores. Quando se move o orão do inseridor para a sua posição inoperativa, que é para a direita nas figs. 9 e 10, o perno 68, em coacção com a superficie 64, permite que a chapa 52 seja oscillada pela mola 70 no eixo 54 para a posição em linha pontuada (fig. 10), na qual as cavidades 56 ficam em linha com os extremos de descarga dos conductos 48. Enquanto a chapa transferidora está nesta posição, as tachas são impellidas pelos conductos 48 e depositadas com a ponta para cima nas cavidades 56 do modo acima descrito. O meio de transferir as tachas está representado em relação com um só dos seus braços inseridores, mas é claro que o do braço tem mecanismo semelhante associado com o mesmo.

Para regular a admissão de ar comprimido no conducto 32, a valvula 34 é ligada a um eixo curto 72 em que está fixado um cubo 74 munido de dentes de roquete 76 (diante) digo, diametralmente oppostos. Montado livremente no eixo 72 há um braço 78 munido de um linguete 80 comprimido por mola, o braço 78 sendo rigidamente com um rodete 82 disposto para ser girado em direcções oppostas alternadamente pelo movimento de uma cremalheira 84 disposta para mover-se para a direita (fig. 1) durante a primeira metade do ciclo de operações da machina e por meio de conexão da cremalheira com um dos pernos de mola com tensão para cima, da machina, por um braço 86 que se apoia por seu extremo externo em um collar 88 na cremalheira 84. Durante este movimento pelo qual o linguete 80 gira no eixo 74 para que elle actue o dente diametralmente opposto (86) digo, (76) sem operar a valvula 34, uma mola 90 na cremalheira 84 é comprimida e faz-se um cão 92 na cremalheira 84 actuar um fecho de mola 94, pelo que a cremalheira é retida na posição para que é movida. Na ultima parte da segunda metade do ciclo de operações da machina o retorno do braço 76 faz um ferro-

lho 96 no braço actuar o fecho 94 e tirar o cão 92 de modo que permita que a mola 90 force a cremalheira para a esquerda e effectue um movimento de abrir e fechar a valvula 34, e movimento da cremalheira neste sentido é retardado por um vaso de colisão 98. As tachas são assim descarregadas pneumaticamente nos dispositivos transferidores quando estes dispositivos transferidores estão collocados para receber as tachas enquanto os braços de descarga estão em posição retrahida.

Para usar a machina, o operador fica perto da chapa dianteira 2 da armação em posição de operar o pedal X54. A obra, collocada a facil alcance do operador, como indicado em linhas pontuadas na fig. 1, fica abaixo do nivel dos olhos do operador e inclinada a um angulo que permita que o operador veja toda a parte superior do corte e as partes em redor dos lados da parte dianteira da fôrma sem esforço especial de sua parte que acabaria por lhe causar fadiga. Os diversos manubrios que frequentemente demandam manipulação para ajustar o corte, inclusive os manubrios 158 e 22 são dispostos de modo a ficarem a facil alcance do operador quando elle está na posição descripta sem impedir que elle veja a obra.

Ao se abaixar pela primeira vez o pedal X54 o corte é puxado sobre a fôrma do modo conhecido pela acção das tenazes, e ao mesmo tempo a cremalheira 84 se retrai para preparar a operação seguinte da valvula 34, retrahindo-se neste momento os braços dos inseridores com as cavidades 56 das chapas transferidoras 52 em linha com os conductos 48 dos quaes ellas receberam tachas invertidas em uma operação anterior da machina. Ao se abaixar novamente o pedal, depois do necessario ajuste do corte na fôrma, a margem do corte é levada para dentro sob a planta da fôrma, os braços dos inseridores movem-se para dentro, fazendo as chapas 52 oscillarem em redor dos seus pernos e pôr as tachas em alinhamento com os inseridores, e operando-se os inseridores, inserem-se as tachas no corte e na palmilha. Os braços dos inseridores oscillam então para fora e põem as cavidades 56 de novo em linha com os conductos 48, e substancialmente ao mesmo tempo, ao se diminuir a tensão das tenazes, opera-se a valvula 34 do modo descrito para que as diversas tachas sob o governo das chapas 24 do separador sejam impellidas através dos conductos 48 e depositadas com a ponta para cima nas cavidades 56 que ficam em alinhamento com os conductos em tempo de receber as tachas.

Descreveu-se a invenção com referencia a uma incorporação especial a titulo de exemplo, mas é claro que se podem fazer diversas modificações nos detalhes dentro do espirito e escopo das reivindicações.

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

1ª, uma machina da classe descripta tendo, em combinação, meios operados por força motriz para puxar um corte sobre uma fôrma, sendo os ditos meios construidos e dispostos para operar na obra com a fôrma representada com a planta para baixo e o bico com a ponta para cima, afastada do operador a um angulo que permita que elle veja o topo a frente do corte continuamente durante operação de puxar enquanto mantém uma attitud natural em frente da machina, e meios pelos quaes o operador pôde effectuar ajuste relativo do corte e da fôrma depois da operação de puxar, estendendo-se os ditos meios ajustadores para posição de manipulação pelo operador sem precisar mudar a sua posição de modo a impedir que veja a obra;

2ª, uma machina da classe descripta tendo, em combinação, meios para puxar um corte

em uma fôrma comprehendendo tenazes dispostas para exercer um puxão diagonalmente para baixo e para traz da machina com referencia a uma fôrma collocada abaixo do nivel dos olhos do operador e inclinada para cima, do seu extremo talonar, em direcção para se afastar do operador, e manubrios ligados com as ditas tenazes e extendendo-se para posição acima do nivel da obra para que o operador possa manipular as tenazes e ajustar o corte na fôrma sem mudar a sua posição de modo a impedir que elle veja a obra;

3ª, uma machina da classe descripta tendo, em combinação, meios para collocar uma fôrma e um corte de calçado na mesma com a fôrma inclinada a um angulo tal com a vertical que o operador possa olhar para baixo em uma direcção para a frente sobre todas as partes do corte acima do topo e por todos os lados da parte dianteira da fôrma quando elle fica em pé de frente da machina, meios operados por força motriz para puxar o corte na fôrma, e meios permitindo que o operador effectue ajuste relativo do corte e da fôrma enquanto o corte está sob tensão dos meios de puxar sem mudar o seu ponto de vista com referencia a obra;

4ª, uma machina da classe descripta tendo, em combinação, meios para collocar uma fôrma e um corte para uma operação de puxar com a planta da fôrma para baixo e a fôrma inclinada para cima, do seu extremo talonar, para a trazeira da machina, comprehendendo os ditos meios um descanso para o extremo talonar da fôrma, meios para puxar o corte na fôrma assim collocada, e meios permitindo que o operador effectue ajuste relativo do corte e da fôrma, sendo o dito descanso collocado substancialmente em frente dos ditos meios de puxar e de ajustar para facilitar a collocação da fôrma sem interferencia causada pelos ditos meios;

5ª, uma machina da classe descripta tendo, em combinação, uma armação, meios para collocar uma fôrma e um corte de calçado para uma operação de puxar com o extremo talonar da fôrma substancialmente acima da parte dianteira da dita armação e a fôrma apresentada com a planta para baixo e inclinada para cima, do seu extremo talonar para a trazeira da machina, meios para puxar o corte na fôrma assim collocada, e meios para iniciar a operação dos ditos meios de puxar comprehendendo um pedal saliente na frente da dita armação;

6ª, uma machina da classe descripta tendo, em combinação, meios para collocar uma fôrma e um corte para uma operação de puxar com a planta da fôrma para baixo e a fôrma inclinada para cima, do seu extremo talonar para a trazeira da machina, comprehendendo os ditos meios um descanso para o extremo talonar da fôrma, tenazes para actuar no corte, e meios para operar estas tenazes para puxar o corte na fôrma, comprehendendo os ditos meios operadores um eixo de leva substancialmente vertical, collocado na trazeira do dito descanso e conexões entre o dito eixo e as tenazes;

7ª, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, de uma fonte alimentadora de tachas, meios para separar tachas individuais da dita fonte, e meios para transferir as tachas dos ditos meios separadores para posição de se inserirem comprehendendo meios pneumaticos para operar nas tachas para fazer as suas pontas tomarem uma direcção diferente;

8ª, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, de uma fonte alimentadora de tachas, meios para separar tachas individuais da dita fonte, e meios para transferir uma tacha dos ditos meios separadores para posição de se

inserirem compreendendo um conducto e meios pneumáticos para impellir a tacha através do dito conducto, sendo o conducto curvo para inverter a tacha durante a sua transferência;

9, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, de uma fonte alimentadora de tachas compreendendo uma cancelura, um separador movel para soltar uma tacha da cancelura, sendo o dito separador construido para supportar a tacha em posição separada, um conducto disposto para alinhar-se com a tacha em posição separada, e meios pneumáticos para soltar a tacha do dito separador e impellir-a através do dito conducto para os meios inseridores;

10, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, de uma fonte alimentadora de tachas compreendendo uma cancelura em que as tachas ficam suspensas com a ponta para baixo, um separador movel para soltar uma tacha da cancelura, sendo este separador construido para supportar a tacha em posição separada, e meios peneiros para soltar a tacha do dito separador e impellir-a através do dito conducto para os meios inseridores, sendo o conducto curvo para inverter a tacha durante a sua transferência para fazer a ponta da tacha dirigir-se para cima;

11, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, de uma fonte alimentadora de tachas compreendendo, de uma cancelura em que as tachas ficam suspensas com a ponta para baixo, um separador que se move para soltar uma tacha da cancelura, sendo o dito separador construido para supportar a tacha em posição separada, um conducto disposto para apresentar o seu extremo receptor acima da tacha em posição separada, e meios governados pela operação da machina para fazer um sopro de ar comprimido levantar a tacha do dito separador e impellir-a através do dito conducto para os meios inseridores;

12, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, de uma fonte alimentadora de tachas, um separador que se move para apresentar uma tacha em posição separada, e meios para levantar a tacha do dito separador para fazel-a avançar para os meios inseridores;

13, em uma machina da classe descripta, a combinação com uma fonte alimentadora de tachas, de meios para supportar uma tacha com a ponta para baixo, e meios pneumáticos para levantar a dita tacha dos seus meios de supporte;

14, em uma machina da classe descripta, a combinação com uma fonte alimentadora de tachas, de um separador para tachas individuais construido para supportar uma tacha em posição separada, e meios pneumáticos para levantar a tacha do dito separador;

15, em uma machina da classe descripta, a combinação com uma fonte alimentadora de tachas, de um separador para tachas individuais construido para supportar uma tacha em posição separada, um conducto disposto para alinhar-se com a tacha em posição separada, e meios para dirigir um sopro de ar através do dito conducto para levantar a tacha do separador;

16, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas que se movem para se approximarem e afastarem da posição de inserir, de meios para apresentar tachas aos ditos meios de inserir, sendo os ditos meios de apresentar moveis para posição de receber uma tacha quando os meios de inserir se afastam da posição de inserir e moveis para apresentar a tacha aos meios de inserir ao se moverem os ditos meios para posição de inserir;

17, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, que se movem para se approximarem e afastarem de posição de inserir, de um dispositivo de transferir tachas supportado pelos ditos meios e movel em relação a elles ao se moverem os ditos meios para apresentar uma tacha em posição de se inserir;

18, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, que se movem para se approximarem e afastarem de posição de inserir de um dispositivo de transferir tachas supportado pelos ditos meios e movel em relação a elles, movendo-se o dito dispositivo para posição de receber uma tacha quando os meios inseridores se afastam de posição de inserir, e meios para fazer o dito dispositivo transferir a tacha para posição de se inserir quando os meios inseridores se approximam da posição de inserir;

19, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, que se movem para se approximarem e afastarem de posição de inserir, de um dispositivo de transferir tachas pivotado nos ditos meios para movimento relativo aos mesmos, meios elasticos para fazer o dito dispositivo oscillar para posição de receber uma tacha ao se moverem os meios inseridores para se afastarem de posição de inserir, e meios que operam ao se moverem os meios inseridores para posição de inserir para mover o dispositivo transferidor em opposição aos ditos meios elasticos para pôr a tacha em posição de se inserir;

20, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, que se movem para se approximarem e se afastam de posição de inserir, de um dispositivo de transferir tachas pivotado nos ditos meios para entrar e sair de posição de apresentar uma tacha aos ditos meios, uma mola que tende a fazer o dito dispositivo sair da dita posição, e meios para fazer o dispositivo entrar em posição de apresentar a tacha ao se moverem os meios inseridores para posição de inserir;

21, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, de um dispositivo de transferir tachas, e meios para operar o dito dispositivo para fazel-o mover-se alternadamente para posição de receber uma tacha e para posição de apresentar a tacha aos meios inseridores;

22, em uma machina da classe descripta, a combinação com os meios de inserir tachas, de um dispositivo de transferir tachas que tem um recesso de receber tachas, movendo-se o dito dispositivo alternadamente para posição de receber uma tacha no dito recesso e para posição de apresentar a tacha aos meios inseridores, tendo o dito dispositivo uma porta disposta para fechar o fundo do dito recesso para formar uma cavidade para a tacha, e tendo a porta uma face obliqua para permittir que ella fique retrahida pelo contacto com os meios inseridores;

23, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, que se movem para se approximarem e afastarem de posição de inserir, de meios de descarregar as tachas, e meios que operam pelo dito movimento dos meios inseridores para transferir tachas dos meios de descarga aos meios inseridores;

24, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, que se movem para se approximarem e afastarem de posição de inserir, de meios de descarga das tachas, um dispositivo de transferir tachas supportado pelos ditos meios inseridores, e movel para posição de receber uma tacha dos ditos meios de descarga quando os meios inseridores se afastam de posição de inserir, e meios que operam ao

se moverem os meios de inserir na direcção opposta para mover o dito dispositivo para levar a tacha para posição de se inserir;

25, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, de meios para fazer as tachas avançarem pneumáticamente para um ponto de descarga, e meios para levar as tachas do dito ponto de descarga e apresental-as aos meios inseridores;

26, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, que se approximam e afastam da posição de inserir, de meios para fazer as tachas avançarem pneumáticamente para um ponto de descarga em relação determinada com o percurso de movimento dos ditos meios, e um dispositivo transferidor disposto para operar pela acção do dito movimento dos meios inseridores para levar as tachas do dito ponto de descarga para posição de se inserirem;

27, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, que se approximam e afastam da posição de inserir, de um conducto para dirigir tachas a um ponto de descarga em relação determinada com o percurso de movimento dos ditos meios, e um dispositivo transferidor tendo uma cavidade para receber uma tacha do dito conducto, sendo o dito dispositivo montado nos meios inseridores e movel em relação aos mesmos alternadamente para posição de apresentar a dita cavidade em alinhamento com o conducto para receber uma tacha e levall-a para posição de se inserir;

28, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas, de uma fonte alimentadora de tachas, meios pneumáticos para fazer as tachas avançarem da dita fonte a um ponto de descarga, e meios para receber as tachas no dito ponto de descarga e apresental-as aos meios inseridores;

29, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas dispostos para inserir tachas para cima, de uma fonte alimentadora de tachas em que estas são apresentadas com a ponta para baixo, meios para fazer as tachas avançarem da dita fonte e apresental-as com a ponta para cima, e meios para receber as tachas assim apresentadas e levall-as para posição de se inserirem;

30, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de inserir tachas dispostos para inserir tachas para cima, de uma fonte alimentadora de tachas em que estas são apresentadas com a ponta para baixo, meios pneumáticos para fazer as tachas avançarem da dita fonte e invertel-as para apresental-as com a ponta para cima e meios para receber as tachas assim apresentadas e levall-as para posição de se inserirem;

31, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios para puxar um corte em uma fôrma collocada com a planta para baixo, de inseridores moveis para cima para inserir tachas na planta da fôrma para reter o corte na sua posição puxada, uma fonte alimentadora de tachas comprehendendo meios para suspender as tachas com a ponta para baixo, e meios para transferir as tachas para posição de se inserirem pelos ditos inseridores comprehendendo meios pneumáticos para inverter as tachas para apresental-as com as pontas para cima;

32, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios para puxar um corte em uma fôrma e meios de inserir tachas para reter o corte em posição puxada, de uma fonte alimentadora de tachas, meios para utilisar ar comprimido para transferir tachas da dita fonte para os meios inseridores, uma valvula para regular a alimentação di

ar comprimido, e meios para operar a dita válvula em relação de tempo com a operação dos meios puxadores;

33, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios para puxar um corte em uma fôrma e meios de inserir tachas para reter o corte em posição puxada, de uma fonte alimentadora de tachas, meios para utilizar ar comprimido para transferir tachas da dita fonte para os meios inseridores, uma válvula para regular a alimentação de ar comprimido, meios para operar a válvula, meios ligados com os meios puxadores para pôr os ditos meios de operar a válvula sob tensão ao se moverem os meios puxadores para puxar o corte na fôrma, e meios para deter os meios que operam a válvula para que esta se abra e feche ao se moverem inversamente os meios puxadores;

34, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de puxar o corte, de meios de inserir tachas, que podem entrar e sair de posição de inserir, meios para alimentar tachas aos meios inseridores compreendendo meios pneumáticos para transferir as tachas, e meios regulados pelo movimento dos meios puxadores para tornar operativos os ditos meios pneumáticos quando os meios inseridores estão fóra de posição de inserir;

35, em uma machina da classe descripta, a combinação com meios de puxar o corte e meios de inserir tachas, de meios para operar os ditos meios de puxar e de inserir para realizar um cyclo de operações com referencia á obra em duas phases successivas, meios para alimantar tachas aos meios inseridores compreendendo meios para utilizar ar comprimido para transferir as tachas, uma válvula para regular a alimentação de ar comprimido, meios de operar válvula, meios para pôr os ditos meios de operar válvula sob tensão durante a primeira parte do cyclo de operações, e meios para deter os ditos meios operadores para transferir tachas durante a segunda parte do cyclo de operações.

Rio de Janeiro, 28 de outubro de 1916. — Por procuração, *Lecterc & C.*

(2.901)

SOCIEDADES ANONYMAS

COMPANHIA SEGURANÇA INDUSTRIAL

ACTA DA SEGUNDA ASSEMBLEIA GERAL ORDINARIA, REALIZADA EM VINTE E SEIS DE ABRIL DE MIL NOVECENTOS E VINTE E DOS, ÀS QUINZE HORAS.

Aos vinte e seis dias do mez de abril de mil novecentos e vinte e dois, no primeiro andar do prédio numero cincoenta e oito, da Avenida Rio Branco (sede do Centro Industrial do Brasil), local, data e hora opportunamente indicados pela imprensa, na fôrma da lei, para a segunda assembleia geral ordinaria da Companhia Segurança Industrial, reuniram-se os accionistas desta companhia, inscriptos no livro de presença, representando seiscentas e quarenta e tres acções, havendo, assim, muito mais do que o numero legal exigido pelo artigo 17 dos estatutos. Estava tambem presente o Sr. Dr. Adelino Nunes Pereira, por parte da Inspectoria Geral de Seguros. O Sr. Dr. Rldofonso Dutra, director presidente, declara aberta a sessão e pede aos Srs. accionistas que se dignem indicar quem deva presidir os trabalhos desta assembleia. É aclamado presidente o Sr. Dr. Rldofonso

Dutra. Este agradece a indicação de seu nome e convida para secretarios os Srs. Dr. Guilherme Guinle e Julio Pedrosa do Lima Junior, socio da firma accionista Julio Lima & Comp. Assim constituida a mesa, é approvada a acta da assembleia geral ordinaria anterior. Em seguida o Sr. presidente lê os annuncios publicados no *Diario Official* e no *Jornal do Commercio*, na fôrma da lei e dos estatutos, e declara que, portanto, a presente assembleia ordinaria tem por fim tomar conhecimento do relatório da directoria e do parecer do conselho fiscal, referente ao exercicio que terminou em 31 de dezembro de 1921 e deliberar a respeito, procedendo em seguida á eleição do conselho fiscal e supplentes para o corrente exercicio de 1921-1922. Dispensada a requerimento a leitura do presente relatório, por já ter sido o mesmo publicado no *Diario Official* de 23 de abril corrente e em avulsos distribuidos aos Srs. accionistas e assim já serem o relatório e balanço do pleno conhecimento dos mesmos Srs. accionista, o Sr. presidente dá a palavra ao Sr. Dr. Gabriel Ozorio de Almeida, que, na qualidade de relator do conselho fiscal, procede á leitura do seguinte: «O conselho fiscal examinou com o devido cuidado o relatório e as contas organizadas pela directoria da Companhia Segurança Industrial a se apresentar á assembleia geral ordinaria de 1922. Noutro com grande satisfação o desenvolvimento que tem tido os negocios da companhia, o que a levou á criação de uma nova carteira de seguros, cujo primeiro premio teve lugar a 10 de agosto do anno proximo findo, sendo prova de tal desenvolvimento a comparação do balanço de 1921 com o do anno anterior, de 1920. É consequencia logica dessa maior amplitude de seus negocios a necessidade de mais vastas installações, não só em sua sede como ainda nas succursaes e agencias nos Estados, tendo sido obliça em boas condições a prorrogação do prazo de arrendamento do prédio em que a companhia funciona e tendo sido feito o arrendamento do prédio, ao lado na rua de S. Pedro. O numero de operarios, segurado elevou-se a 40.976 em 31 de dezembro de 1920, a 58.886 em 31 de dezembro de 1921 e, finalmente, a 62.079 em 28 de fevereiro de 1922, o que attendendo a que se trata de especie de seguro ainda muito nova em nosso paiz, indica ir impondo-se a nossa companhia, pouco a pouco á confiança dos industriaes e directores de serviços. O conselho fiscal reconhecendo assim o zelo e a competência empregados na direcção e administração dos negocios da companhia propõe ao exame da assembleia geral as seguintes conclusões: 1ª, que sejam approvadas as contas apresentadas em seu relatório pela directoria, do anno de 1921; 2ª, que a esta sejam feitos louvores pelo zelo e pela competência com que tem dirigido e administrado os negocios da companhia. Rio de Janeiro, 17 de março de 1922. — Gabriel Ozorio de Almeida. — Carlos Augusto de Miranda Jordão. — Francisco Rios. Terminada a leitura, o Sr. presidente declara estar em discussão o relatório e as contas da directoria, o o parecer do conselho fiscal, chamando a especial attenção da assembleia para o seguinte topico do referido relatório: «As despesas com a nova carteira de seguros maritimos e terrestres, nas suas diversas verbas, inclusive despesas de organização, não podem ainda ser devidamente apreciadas, devido ao exiguu prazo do funcionamento dessa nova car-

teira. Assim acontecendo, não fechamos um balanço nessa carteira, e sim apenas apresentamos demonstração de receita e despesa, deixando, para o fim do anno, o respectivo balanço geral, que então abrangerá um periodo de tempo sufficiente para uma apreciação razoavel da situação da nova carteira. Demos disso conhecimento ao conselho fiscal, em reunião conjuncta de 13 de fevereiro de 1922, e esperamos que a digna assembleia geral dos accionistas da companhia approve a nossa deliberação, afim de fazermos, a respeito, á Inspectoria de Seguros, a conveniente comunicação. Não havendo quem pedisse a palavra, o Sr. presidente encerra a discussão, submettendo á approvação da assembleia, o relatório, a referencia acima transcripta e relativa á demonstração da receita e despesa, em logar de balanço da carteira de seguros maritimos e terrestres, todas as contas, balanços e demonstração apresentados, sendo tudo unanimemente approvado. Absteram-se de tomar parte na votação os membros da directoria e do conselho fiscal. Por fim o Sr. presidente annuncia que se ia proceder á eleição do conselho fiscal na fôrma dos estatutos da companhia e pede aos Srs. accionistas que se apercebam de cedulas. Effectuada a chamada dos Srs. accionistas, estes depositam as cedulas na respectiva urna. São convidados para escrutinadoras, os Srs. Avelino Souto da Motta Mesquita, da firma Ferreira Souto & Comp., e José Carneiro Machado, da firma Souza Machado & Comp. Procede-se, em seguida á apuração, verificando-se que foram recolhidas 34 cedulas representando seiscentas e quarenta e tres acções com quinhentos e trinta e cinco votos, assim distribuidos: para o conselho fiscal, Sr. Gabriel Ozorio de Almeida, 530; Francisco Rios, 515; Dr. Carlos Augusto de Miranda Jordão, 465, e Dr. Guilherme Guinle, 95; para supplentes do conselho fiscal, Affonso Vizeu, 535; S. A. Fab. de Sedas Santa Helena, 535, e Hime & Comp., 535. Conhecido o resultado, o Sr. presidente proclamou eleitos para o conselho fiscal os Srs. Dr. Gabriel Ozorio de Almeida, Francisco Rios e Carlos Augusto de Miranda Jordão, e para supplentes os Srs. Affonso Vizeu, S. A. Fab. de Sedas Santa Helena e Hime & Comp. Os eleitos são declarados empossados nos respectivos cargos. Nada mais havendo a tratar o Sr. presidente levanta a sessão, e eu, 1º secretario, Guilherme Guinle, mandei lavrar a presente acta por mim subscripta, pelos demais componentes da mesa, pelo representante da Inspectoria Geral de Seguros, Sr. Dr. Adelino Nunes Pereira, e acionista presentes. — Guilherme Guinle. — Rldofonso Dutra. — Julio Pedrosa do Lima Junior. — J. A. Costa Pinto. — Souza Machado & Comp., pelo socio José Carneiro Machado. — Augusto Reis & Comp. — Francisco Rios. — Ferreira Souto & Comp. — Companhia Cervejaria Bratma. — Guilherme Guinle. — D'Olne & Comp. — Companhia Mecanica Importadora de S. Paulo, por procuração de Guilherme Guinle. — Por procuração de Cappellificio Sericchio, Guilherme Guinle. — Por procuração do S. A. Centro Industrial São Caetano, Guilherme Guinle. — Por procuração da Companhia de Fiação e Tecidos S. Martinho, Guilherme Guinle. — Por procuração de Jorge Street, Guilherme Guinle. — Por procuração da Soc. Product. Chemicos L. de Queiroz, Guilherme Guinle. — Por procuração da S.

A. Tecelagem de Seda Italo-Brasileira, Guilherme Guinle. — Por procuração da Companhia Brasileira de Energia Elétrica, **Guilherme Guinle.** — Por procuração de João Santisi, **Guilherme Guinle.** — Por procuração da Companhia Docas de Santos, **Guilherme Guinle.** — Por procuração da Companhia Nacional de Tecidos de Juta, **Guilherme Guinle.** — Por procuração de Arnaldo Guinle, **Guilherme Guinle.** — **Julio Lima & Comp.** — **Baerl, Delcroix & Comp.** — **Julio de Baeré.** — Por procuração da Companhia Braga Costa, **Manoel Gonçalves Capella.** — **Julio B. Ottoni.** — **Alvadia Noves & Comp.** — **Companhia Hanseatica.** — **Theotônio Sá — Moniz & Comp., Ltd.** — **Bordallo & Comp., Ltd.** — Por procuração de Cezar Augusto Bordallo, **Bordallo & Comp., Ltd.** — **José Ignacio Coelho & Comp.** — **Companhia Fabril Santo Antonio.** — **Manoel Francisco Ventura.** — **Adelino Nunes Pereira,** fiscal de Seguros. (2.923).

Banco dos Funcionarios Publicos

ACTA DA ASSEMBLÉA GERAL EXTRAORDINARIA REALIZADA EM 8 DE MAIO DE 1922

Aos oito dias do mez de maio do anno de 1922, ás 14 horas, na séde social á rua do Mercado n. 22, presentes 55 accionistas, representando 5.284 acções, numero bastante para funcionamento da assembléa, por se esta a terceira convocação, assume a presidência da mesa o Sr. Costa Junior, acompanhado dos directores secretario e gerente

Declarada pelo presidente aberta a assembléa, convida para presidir a o accionista commendador Filadelpho de Souza Castro, que, após agradecer a indicação e acceitação de seu nome para dirigir os trabalhos, escolhe para secretarios o Dr. Zacharias Gomes Estella e Affonso Romano.

Constituida a mesa, manda o Sr. presidente proceder á leitura da ultima acta e sobre a mesma não havendo observações, é aprovada

O commendador Filadelpho de Castro expõe os motivos da convocação feita: reforma do artigo 5º dos estatutos e nova redacção do artigo 38.

Vem á mesa a seguinte proposta: «O artigo 5º dos estatutos fica assim redigido: O capital actual é fixado em 5 000.000\$000. O artigo 38 será assim redigido: Cada grupo de cinco acções dará direito a um voto. (Assignada) — **Francisco Ferreira da Costa Junior.** — **F. A. Russell.** — **Alfredo de Azevedo Alves.**

O Sr. Alfredo de Azevedo Alves justifica a razão da proposta apresentada: necessidade de cumprir uma exigência da Camara Sydical dos Corretores para serem admitidas á cotação as 40 mil acções da ultima emissão, visto já terem cotação as 60 mil acções anteriormente emitidas.

A modificação do artigo 38, pois, sómente exige a lei de Sociedades Anonymas a limitação do numero minimo de acções para dar direito de voto.

O Sr. presidente, depois de verificar não haver quem sobre a proposta queira fazer observações, pondo a votos, considera aprovada.

O accionista Affonso Romano propõe seja a acta assignada pela mesa, o que é aprovado.

O Sr. presidente, agradecendo a presença dos Srs. accionistas, dá por encerrada a assembléa geral extraordinaria.

Filadelpho de Souza Castro.
Zacharias Gomes Estella.
Affonso Romano.

Deutsch Suedamerikanische Bank A. G.

(Banco Germanico da America do Sul)

BALANCETE DA SUCCURSAL DO RIO DE JANEIRO EM 30 DE ABRIL DE 1922

Activo	
Letras descontadas.....	6.635:759\$389
Letras e efeitos a receber:	
Por conta propria do exterior.....	50:558\$266
Letras e efeitos a receber:	
Em cobrança do exterior.....	1.965:616\$151
Letras e efeitos a receber:	
Em cobrança do interior.....	18:981:683\$970
Emprestimos em contas correntes.....	17.010:306\$428
Valores caucionados.....	1.079:178\$000
Valores depositados.....	4.998:417\$500
Caixa matriz.....	8.551:106\$134
Agencias e filiaes no exterior.....	—
Correspondentes do exterior.....	12.575:253\$603
Correspondentes do interior.....	5.025:057\$960
Titulos e fundos pertencentes ao banco.....	288:109\$102
Hypothecas.....	300:000\$000
Caixa em moeda corrente, no Banco do Brasil e em outros bancos.....	9.345:615\$787
Diversas contas.....	521:413\$812
	87.328:076\$102

Passivo	
Capital.....	2.205:000\$000
Fundos de reserva.....	540:015\$767
Deposito em conta corrente com juros.....	11.170:710\$520
Deposito em conta corrente limitadas.....	618:766\$200
Deposito em conta corrente sem juros.....	3.659:243\$659
Deposito a prazo fixo.....	15.279:734\$110
Deposito em conta de cobrança do exterior.....	1.965:616\$151
Deposito em conta de cobrança do interior.....	18.981:683\$970
Titulos em caução e em deposito.....	6.077:595\$500
Caixa matriz.....	4.007:345\$000
Agencias e filiaes no exterior.....	5.971:376\$958
Correspondentes do exterior.....	12.978:112\$931
Correspondentes do interior.....	1.997:671\$915
Valores hypothecarios.....	300:000\$000
Letras a pagar.....	479:371\$300
Diversas contas.....	1.095:832\$121
	87.328:076\$102

S. E. & O. — Os directores, **Croissant.** — **Woehrle.** (2.921)

SOCIEDADES CIVIS

SOCIEDADE BRASILIENSE DE BELLAS LETRAS E SCIENCIAS

ACTA DA ASSEMBLÉA GERAL, EM 28 DE ABRIL DE 1922

Aos vinte e oito de abril do anno de mil novecentos e vinte e dous, nesta capital do Rio de Janeiro, na rua do Cattete n. 113, pelas sete horas da noite, estando presentes os socios Eugenio Paulo Lecourieux, Dr. Augusto Brant Paes Leme, Dr. Antonio Passos de Miranda Filho, Dr. José Candido de Albuquerque Mello Mattos, Carlos Rossini, Jorge Billmann, Marino Francisco Ri-

chard, Dr. José Maria Mac Dowell da Costa, Cecil Luiz José Victor Dessart, João Baptista Bisio, Luiz Balzarotti, Pedro Gilli, foi aberta a sessão pelo director Eugenio Lecourieux, que convidou para secretario o socio Pedro Gilli. O director, tomando a palavra, annunciou á assembléa que a construcção da ultima parte do predio do collegio proseguia rapidamente e seria acabada pelo mez de agosto; outrossim que tinha realizado o emprestimo de 70:000\$, votado na sessão extraordinaria de trinta e um de dezembro proximo passado, recebendo de diversas pessoas quantias que perfazem a dita somma, a juros, que, na média, não vão além de 6 1/4 % ao anno e tinha dado * os respectivos titulos aos credores. A pedido do socio Dr. José Maria Mac Dowell da Costa, a assembléa vota louvores ao director pela sua sabia administração e o felicita pela crescente prosperidade do collegio. Em seguida o director lê um officio do socio Luiz Mariani, que, devendo retirar-se para a Europa, dá sua demissão de membro da sociedade e pede á assembléa que, em conformidade ao art. 11 dos estatutos, se proceda á eleição de um novo conselho administrativo, declarando que, pelas suas multiplicas occupações, não lhe seria possível continuar nas funções de director. Procedeu-se á eleição do director e do conselho administrativo em escrutinio secreto, tendo sido eleito director, por nove votos, o socio Marino Francisco Richard, e membros do conselho administrativo, por dez votos, os socios Dr. José Maria Mac Dowell da Costa, Carlos Rossini, Eugenio Paulo Lecourieux e João Baptista Bisio. Proclamado o resultado da eleição, o socio Marino Francisco Richard agradeceu em seu nome e no dos membros do conselho administrativo as manifestações de confiança. Nada mais havendo a tratar, foi suspensa a sessão para ser lavrada a presente acta, a qual, reaberta a sessão, foi lida, aprovada e por todos assignada. — **Dr. Augusto Brant Paes Leme.** — **Carlos Rossini.** — **Marino Francisco Richard.** — **J. C. de A. Mello Mattos.** — **Aloisio Balzarotti.** — **João Baptista Bisio.** — **Cecil Luiz José Victor Dessart.** — **José Maria Mac Dowell da Costa.** — **Jorge Billman.** — **Eugenio Paulo Lecourieux.** — **Antonio dos Passos Miranda Filho.** — **Pedro Gilli.**

Acta da sessão do conselho administrativo da Sociedade Brasileira de Bellas Letras e Sciencias, em 28 de abril de 1922:

Aos vinte e oito de abril do anno de mil novecentos e vinte e dous, ás 8 horas da noite, nesta cidade do Rio de Janeiro, á rua do Cattete n. 113, sendo presentes o director Marino Francisco Richard, os vogaes Dr. José Maria Mac Dowell da Costa, Carlos Rossini, Eugenio Paulo Lecourieux e João Baptista Bisio, foi este ultimo convidado como secretario. Foi reeleito presidente do conselho administrativo o Sr. Carlos Rossini, que acceitou. O director apresentou um relatório sobre a marcha dos negocios do collegio e o estado geral da sociedade, que, depois de discutido, recebeu plena approvação. Nada mais havendo a tratar, foi suspensa a sessão para ser lavrada a presente acta, a qual, reaberta a sessão, foi lida, aprovada e pelos presentes assignada. — **Marino Francisco Richard.** — **Carlos Rossini.** — **José Maria Mac Dowell da Costa.** — **Eugenio Paulo Lecourieux.** — **João Baptista Bisio.** (2.920)

ANNUNCIOS

Companhia Manufactora de Biscuitos

ASSEMBLÉA GERAL ORDINÁRIA (Segunda convocação)

São convidados os Srs. accionistas desta companhia a se reunirem em assembléa geral ordinária, no dia 17 de maio corrente, à rua Sete de Setembro n. 113, sobrado, à 1 hora da tarde, para deliberarem sobre o relatório da directoria, contas, parecer do conselho fiscal, eleição dos membros do conselho fiscal e tratar de outros assumptos de interesse da companhia.

Acham-se á disposição dos Srs. accionistas, na sede da companhia, á rua do Livramento ns, 174/184, os documentos a que se refere o art. 147 do decreto n. 434, de 4 de julho de 1891.

Estão suspensas as transferencias.

Rio de Janeiro, 10 de maio de 1922. —
A directoria (2.924) (C)

Sociedade Anonyma Commercio, Industria e Propaganda

São convidados os Srs. accionistas a se reunirem em assembléa geral extraordinária, no dia 22 do corrente, ás 13 horas, á rua da Carioca n. 69, afim de se tratar de negocios de interesse da sociedade.

Rio de Janeiro, 9 de maio de 1922. —
A directoria. (2.922) (C)

Sociedade Anonyma de Seguros «Urania»

De accôrdo com o n. 1, do art. 137 do decreto n. 434, de 4 de julho de 1891 convidamos os Srs. accionistas a reunirem-se na sede social á rua do Rosario n. 60 ás 15 horas de 12 do corrente, afim de tomarem conhecimento de uma proposta para modificação de alguns artigos dos estatutos e eleição de novos directores.

Rio de Janeiro, 2 de maio de 1922. —
A. Germano da Silva. — Lopo de Albuquerque Diniz Junior, directores. (2.767) (C)

Sociedade Anonyma Rio Casino

ASSEMBLÉA GERAL EXTRAORDINÁRIA

Convidam-se os Srs. accionistas a se reunirem em assembléa geral extraordinária no dia 11 do corrente mez, ás 10 horas na sede provisória á rua Buenos Aires n. 54, sobrado, para aprovarem a minuta de um contracto de emprestimo que a sociedade vac celebrar.

Rio de Janeiro, 8 de maio de 1922. —
A directoria. (2.880)

Rodrigues & Comp.

Sociedade em commandita por acções
«Jornal do Commercio»

São convidados os Srs. accionistas a se reunirem em assembléa geral extraordinária, no dia 15 do corrente, ás 14 horas, na sede social, avenida Rio Branco n. 117, afim de tratarem dos termos de uma operação financeira, de accôrdo com o disposto no art. 1º, § 4º do decreto n. 177 A, de 15 de setembro de 1893.

Rio de Janeiro, 8 de maio de 1922. —
Rodrigues & Comp. (2.889)

«Transportes Maritimos do Estado»

(Linha de vapores do Governo Portuguez)

CONCURRENCIA

Faz-se publico que a partir desta data e até 31 do corrente mez está aberta a concorrência para fornecimentos aos vapores desta linha, dos seguintes artigos:

Viveres etc., por seis mezes, a partir de 30 de junho do corrente anno. Oleos, tintas e artigos para camaras, convez, machinas, etc., a partir de 31 de maio actual, por seis mezes.

Tudo posto a bordo, no caes ou no largo, e de primeira qualidade.

As propostas devem ser remetidas pelo correio em carta registrada com recibo de volta e endereçadas aos agentes nesta cidade abaixo assignados.

—Rio de Janeiro, 6 de maio de 1922. — José Constante & Comp., avenida Rio Branco n. 91, agentes. (2.853) (.)

Sul America

Companhia Nacional de Seguros de Vida

São convidados os Srs. Accionistas para a reunião da assembléa geral que se realizará em 23 da maio corrente, ás duas horas da tarde, no escriptorio da companhia, á rua Bithencourt da Silva n. 13, afim de tomarem conhecimento do relatório, balanço e contas do exercicio findo em 31 de março de 1922, parecer do conselho fiscal e em seguida, elegerem os membros do mesmo conselho.

Rio de Janeiro, 9 de maio de 1922. —
A directoria. (2.865)

REGULAMENTO DA SAUDE PUBLICA

Acha-se exposto á venda, na Thesouraria da Imprensa Nacional, o novo regulamento. Decreto n. 15.003, de 3 de setembro de 1921.

Preço do exemplar — 3\$000.

Banco Hypothecario do Brasil

LETRAS HYPOTHECARIAS SORTEADAS

No sorteio a que se procedeu neste Banco, em 2 do corrente mez, foram sorteadas 278 letras hypothecarias, da 1ª série, 1ª estampa, de numeros:

158	500	536	541	542	567	568	7.262	7.314	7.318
7.401	7.533	7.559	7.624	7.757	7.818	7.893	7.958	8.033	
8.045	8.111	8.152	8.230	8.263	8.298	8.618	8.748	8.849	
8.884	9.114	9.294	9.356	9.413	9.525	9.610	9.746	9.853	
10.048	10.083	10.123	10.218	10.256	10.351	10.497	11.082		
11.249	11.348	11.647	11.705	11.775	11.780	11.789	11.806		
11.881	11.993	12.076	12.115	12.170	12.237	12.331	12.380		
12.381	12.423	12.437	12.447	12.583	12.637	12.639	12.676		
12.721	12.928	29.011	29.013	29.017	29.043	29.126	29.157		
29.158	29.240	29.290	29.308	29.313	29.332	29.379	29.434		
29.458	29.475	29.498	29.514	29.533	29.557	29.631	29.710		
29.790	29.793	29.851	29.913	29.926	29.974	29.993	30.012		
30.040	30.063	30.085	30.108	30.126	30.172	30.206	30.395		
30.467	30.475	30.523	30.530	30.539	30.599	30.608	30.636		
30.653	30.666	30.704	30.836	30.838	30.865	30.877	31.025		
31.056	31.080	31.111	31.126	31.190	31.207	31.217	31.238		
31.251	31.252	31.253	31.257	31.261	31.264	31.396	31.403		
31.450	31.470	31.557	31.582	31.599	31.635	31.770	31.808		
31.813	31.857	31.879	31.915	31.963	32.035	32.039	32.051		
32.087	32.119	32.192	32.202	32.207	32.280	32.429	32.553		
32.571	32.579	32.699	32.728	32.797	32.854	32.884	32.921		
32.926	32.982	33.007	33.031	33.168	33.169	33.180	33.187		
33.210	33.227	33.277	33.300	33.324	33.357	33.358	33.359		
33.365	33.376	33.398	33.472	33.521	33.556	33.559	33.584		
33.752	33.762	33.765	33.772	33.828	33.839	33.855	33.864		
33.873	33.919	33.928	33.934	33.940	33.948	34.004	34.011		
34.014	34.042	34.049	34.051	34.073	34.085	34.160	34.161		
34.185	34.270	34.280	34.293	34.299	34.323	34.335	34.378		
34.386	34.411	34.442	34.469	34.491	34.539	34.586	34.587		
34.591	34.673	34.688	34.747	34.758	34.779	34.784	34.789		
34.861	34.865	34.941	34.986	35.007	35.060	35.121	35.169		
35.185	35.224	35.238	35.248	35.293	35.302	35.333	35.350		
35.364	35.386	35.464	35.487	35.514	35.518	35.525	35.595		
35.611	35.723	35.763	35.853	35.867	35.905	35.976	35.991		
36.069	36.108	36.110	36.174	36.220	36.304	36.319	36.342		
36.351	36.422	36.549	36.573	36.599	36.628	36.665	36.672		
36.745	36.791	36.816	36.822	36.836	36.838	36.848	36.876		
36.899	36.921	36.922	36.963	36.977	36.997	37.027	37.068		
37.093	37.204	37.205	37.209	37.293	37.321	37.382	37.394		
37.401	37.480	37.491	37.520	37.588	37.625	37.650	37.679		
37.703	37.751	37.765	37.791	37.828	37.839	37.877	37.890		
37.900	37.971	37.988	38.005	38.157	38.160	38.171	38.187		
38.229	38.262	38.281	38.334	38.355	38.380	38.381	38.463		
38.471	38.495	38.510	38.534	38.547	38.593	38.594	38.683		
38.734	38.755	38.829	38.943	38.954	39.060	39.084	39.158		
39.197	39.200	39.226	39.339	39.359	39.385	39.411	39.547		
39.574	39.638	39.720	39.738	39.878					

As quaes vencem juros até 1 de outubro proximo futuro, data esta em que serão resgatadas na caixa deste Banco.

Rio de Janeiro, 5 de maio de 1922. — Pelo Banco Hypothecario do Brasil, o presidente, Dr. Raymond de Barlet. (2.914)

IMPRENSA NACIONAL

OBRAS QUE SE ACHAM A' VENDA

AVISO

As encomendas de obras que não forem acompanhadas da importância destinada às despesas de porte e registro no Correio não serão attendidas; não se podendo aceitar, em pagamento de obras, ou de exemplares do «Diário Oficial», sellos do Correio, ou estampilhas de sello adhesivo.

As vendas superiores a 300\$000 tem abatimento de 15 % (art. 42 do Regulamento).

As obras que estão assignaladas com um — (M) — pertencem aos diversos Ministerios e não tem abatimento, excepto as «Leis Veneas da Republica», que tem o abatimento de 30 % em virtude do Officio do Ministerio da Justiça numero 1.204, de 3 de agosto de 1904.

A

Relatório de Fazenca de Fazenda, por Alonzo Duarte Ribeiro:

Anno de 1916.....	6\$000
Anno de 1917.....	10\$000
Anno de 1918.....	6\$000
Anno de 1919.....	8\$000
Anno de 1920.....	8\$000

Accidentes do trabalho (Decr. n. 3.324, 13.493 e 13.498)..... 3\$200

Acção Penal (Amplia a). Lei n. 628, de 28 de outubro, e decreto n. 3.475, de 4 de novembro de 1899... 3\$000

Agua (Regulamento para a arrecadação das taxas de consumo d'). Decr. numero 11.521, de 19 de março de 1915... 3\$500

Agricultura (Cria o Ministerio da). Decr. n. 1.606, de 20 de dezembro de 1906..... 3\$000

Alfandegas (Relatório apresentado ao Ministerio da Fazenda sobre fiscalização das), por Leopoldo L. de Alencar..... 1\$000

Armazens geraes (Regulamento para o estabelecimento de). Decr. n. 1.102, de 23 de novembro de 1913... 3\$500

Astronomie (Traité d'), de H. Fais..... 3\$000

Album — Typos de obras d'arte — (M)..... 102\$000

B

Bolsa dos Corretores, Mercadorias e Navios (Cria a). Decr. n. 8.249, de 22 de setembro de 1910. Decr. numero 9.264, de 28 de dezembro de 1911. (Dá novo regulamento e Regulamento Interno)..... 1\$000

Bancos — Carteira de Redescantos no Banco do Brasil (Decr. n. 14.635, de 21 de janeiro de 1921), Fiscalização dos bancos e casas bancarias (Decreto n. 14.728, de 10 de março de 1921), Fiscalização das operações cambiais e bancarias (Decr. numero 14.857, de 1 de junho de 1921) 1\$000

C

Caixa de Amortização (Regulamento da). Decreto n. 6.711, de 7 de novembro de 1907..... 1\$000

Carta Geral da Republica, pelo Dr. Crockett de Sá (M)..... 10\$000

Casamento Civil (Lei do). Recapitulação em ordem alfabética, por M. André da Rocha..... 2\$000

Código Civil Brasileiro (Lei n. 3.671, de 1 de janeiro de 1916, com as correções ordenadas pela lei n. 3.725, de 15 de janeiro de 1919 (M) 2\$000

Código Civil Brasileiro. Trabalhos relativos á sua elaboração (M):

1º volume..... 10\$000

2º volume..... 10\$000

— Projecto (Trabalho da Comissão da Câmara dos Deputados) — 8 volumes (M)..... 20\$000

— Projecto (Comissão Especial do Senado), 1º volume — Parer do Senador Ruy Barbosa (M)..... 4\$000

— Projecto (Comissão Especial do Senado), 3º volume (M)..... 3\$000

— Projecto do Dr. Antonio Coelho Rodrigues..... 3\$000

Cofre de Orphãos (Regulamento para a escripturação do). Decr. n. 5.143, de 13 de março de 1897..... 1\$000

Collectorias Federaes (Dá novas instruções para o serviço das). Decr. numero 9.285, de 30 de dezembro de 1911..... 3\$500

Collector Federal (Manual do). G. Castramby e Adolpho Curio..... 3\$000

Compilação das leis federaes sobre organização municipal do Districto Federal, pelo Dr. Alexandre Soares de Mello (M)..... 2\$000

Concessões de pennas d'agua (Regulamento para as). Decr. n. 3.051, de 24 de outubro de 1898..... 4\$000

Consolidação das leis das Alfandegas..... 3\$000

Consolidação das leis relativas aos limites das circumscripções judiciais do Districto Federal (M)..... 3\$000

Contrabando (Repressão do). Decr. numero 10.037, de 6 de fevereiro de 1913)..... 4\$000

— Corrige o regulamento expedido pelo decreto supra citado. Decr. n. 12.419, de 21 de março de 1917..... 3\$100

Contrabando e seu processo, por A. P. de Araujo Corrêa..... 2\$000

Constituição da Republica..... 1\$000

Constituinte Republicana (A) — 2 volumes — Agendor de Roura.. 30\$000

Consumo (Regulamento para a arrecadação e fiscalização do imposto de). — Decr. n. 14.648, de 26 de janeiro de 1921..... 3\$000

Corretores de Fundos Publicos (Regulamento dos). Decr. n. 1.359, de 20 de abril de 1899..... 3\$000

Cheques (Regulamento sobre emissão de). Decr. n. 2.591, de 7 de agosto de 1912..... 3\$000

Chorographia da Provincia de Ceará..... 1\$000

Contabilidade publica (Instruções para o serviço geral do) (comprehendendo as Instruções para a adopção de escripturação por partidas dobradas). Decr. n. 13.476, de 3 de setembro de 1919..... 3\$000

Companhias de Seguros (Regulamento das)..... 3\$000

Clubs de mercadorias (Regulamento dos)..... 3\$000

D

Diccionario Geographico das Minas do Brasil, pelo Dr. Francisco Ignacio Ferreira..... 6\$000

Docas, portos maritimos, etc. (Repertorio da legislação sobre), por Caetano Junior (M)..... 12\$000

Decretos do Governo Provisorio: de março de 1890..... 2\$000 de maio de 1890..... 10\$000 de outubro de 1890..... 7\$200 de janeiro de 1891..... 2\$000 de fevereiro de 1891..... 2\$000 Sexto fasciculo (1 a 30 de junho de 1890)..... 6\$000