

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

3.ª Divisão

CIRCULARES DE 1921 a 1927

VOLUME 2 ANO 1922

*CIRCULAR N.º 3

Srs. Chefes de Officinas, Chefes e Encarregados de Depositos.

REFERENCIAS AOS EMPREGADOS

Recommendo-vos não omittirdes na correspondencia a categoria dos empregados a que vos referirdes.

Esse systema difficulta o serviço, obrigando aqui á busca nos livros e papeis do archivo.

Cumpre-vos, como superiores immediatos, dardes todas as informações necessarias sobre os vossos subordinados, toda a vez que tiverdes de vos occupar delles, quer no interesse do serviço, quer no do proprio empregado.

Quando se tratar de pedidos de licença, de concessões de qualquer natureza, como alugueis de casa, assistencia medica ou casos analogos, deveis declarar, sempre que seja possivel, o tempo de effectividade do interessado, para saber-se se lhe assiste direito ao que solicita.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 5 de janeiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 73
C: DR/INT/INM/INLC/FE
AG/Acm.

CIRCULAR N.º 6

*Srs. Chefes e Encarregados de depósitos
(Para conhecimento dos srs. Machinistas)*

MANGAS DE CAIXAS D'AGUA

São innumeráveis as mangas de caixas de água que mensalmente estão sendo estragadas unicamente devido ao modo por que são tratadas pelo pessoal em geral.

Seguidamente dá-se o facto de, depois de estar o tender abastecido de água, não ser retirada a manga da bocca do tender, partindo o trem e estragando assim naturalmente a manga.

Estes factos constituem uma grave irregularidade que é passível de punição ao pessoal que desta fórma procede.

Determino, pois, que nenhum machinista parta de uma caixa de água, onde tenha abastecido seu tender, sem certificar-se de que a manga foi devidamente retirada do tender, offerecendo livre passagem ao trem.

Advirto que responsabilisarei todos os machinistas que não cumprirem estas determinações.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 5 de janeiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção-Int.º

Pasta 48
C: INT/IMA/DR/CHV/CHF

CIRCULAR N.º 9

Srs. Funcionários do Escriptorio Central da Locomoção.

SUBSCRIPÇÕES DE DONATIVOS

Communico-vos que, a partir desta data, fica terminantemente prohibido circularem nas diversas secções desta repartição subscripções de donativos para quaesquer fins, partam as iniciativas de empregados ou de pessoas extranhas ao serviço.

Nesta resolução fica comprehendido que não será permittido o ingresso de commissões com o objectivo de angariar contribuições para festas ou beneficios.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 7 de janeiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 53
AG/Acm.

CIRCULAR N.º 12

Srs. Chefes de Officinas

SERVIÇOS PARA OUTRAS DIVISÕES

Para a boa regularidade dos serviços executados em vossas Officinas, por conta de outros Departamentos, e para melhor debito da mão de obra e material, evitando sobrecarregar este departamento, determino positivamente:

Nenhum serviço pode ser feito para outro departamento desta Viação Ferrea, sem ordem do serviço central da Locomoção.

Existem em vigor os impressos X-45, que devem ser convenientemente utilizados para o fim a que foram destinados.

Assim, quando vos chegar ás mãos taes impressos X-45, é que se deve dar principio ao serviço, applicando dessa forma com regularidade e certeza a mão de obra e respectivo material.

Quando tratar-se de um serviço urgente, os srs. Chefes de Officinas deverão telegraphar, para receber como resposta, a ordem tambem telegraphica, determinando a execução do serviço, independente do numero da conta a debitar, seguindo logo o impresso X-45.

Dou copia da presente aos srs. Chefes de Serviço, afim de providenciarem de forma que toda a vez que seja requisitado um serviço a uma officina seja enviado ao Serviço Central da Locomoção o impresso X-14.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 11 de janeiro de 1922.

Pasta 59
C: Ch. Serv.
JS/SNL.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

CIRCULAR N.º 17

Srs. Chefes e Encarregados de depositos

TROCA DE CORRESPONDENCIA

Para vosso governo communico-vos que fica terminantemente prohibida a troca de correspondencia escripta, em serviço, entre vós e o pessoal dos departamentos do Trafego e da Via Permanente, permittindo-se apenas a troca de telegrammas estrictamente necessarios e em linguagem simples e attenciosa.

As vossas relações com o pessoal dos demais departamentos são reguladas pela mediação do sr. Inspector de Traction, que por sua vez tem instrucções a respeito.

E', pois, necessario que haja perfeita harmonia de vistas, a bem do serviço, nas relações com o pessoal dos outros departamentos, permittindo-se o entendimento verbal nos casos toleraveis e que não venham destruir ordens em vigor, sempre com o intuito de favorecer a boa marcha do serviço commum.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 13 de janeiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 53
C: INT/IMA/DR/CHV/CHF
OP/R

CIRCULAR N.º 18

Srs. Inspectores de Tracção, de Electricidade, do Material Rodante, Chefes de Officinas e Inspector Chefe de deposito

TROCA DE CORRESPONDENCIA

Para vosso governo, communico-vos que fica terminantemente prohibida a troca de correspondencia, em serviço, por memorandum ou carta, entre os srs. Inspectores de Tracção, da Iluminação Electrica, do Material Rodante, dos Depositos, Chefes de Officinas, e os srs. Inspectores do Trafego, Chefe do Movimento, Engenheiros Residentes, Agentes e demais pessoal de taes departamentos.

Somente as communicações telegraphicas ficam mantidas, mas, é preciso o maior cuidado na redacção, pois o principio de urbanidade para a boa harmonia no serviço é indispensavel ser praticado.

A ordem acima justifica-se plenamente, pois, o intermediario natural entre a Locomoção e os demais departamentos, é a Chefia daquella.

Devo observar-vos que a troca de combinações verbaes em beneficio do serviço é admissivel, dentro de certos limites, e que nada do que acima está estipulado excluirá a manutenção do espirito de boa harmonia que deve existir entre os funcionarios dos diversos departamentos desta Viação.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 13 de janeiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/CHF/CHV
OP/.

CIRCULAR N.º 19

Srs. Inspectores de Tracção, Chefes de Officinas e Inspector do Material Rodante

INCENDIOS NO MATERIAL RODANTE

Chamo a attenção dos srs. Inspectores de Tracção e Chefes de Officinas para as providencias a tomarem na organização dos orçamentos das despesas a fazer-se para a reparação dos vehiculos incendiados em marcha ou nas estações.

a) Competirá ao Inspector de Tracção organizar o orçamento das despesas de reparação ou preparar os elementos para o Escriptorio Central organisal-o, quando o damno no vehiculo foi tal que possa ser reparado no Deposito de Locomotivas, remettendo esse orçamento ou esses elementos, dentro do prazo de oito dias, ao Escriptorio Central da Locomoção, independente de qualquer solicitação.

b) No caso do damno ser de maior vulto e que exija a reparação nas Officinas, competirá ao Inspector de Tracção providenciar a prompta remessa do vehiculo ás Officinas, onde deverá ser reparado, communicando ao Escriptorio Central da Locomoção, com copia ao Chefe das Officinas, o numero e estado geral do vagão, o numero do trem e o dia em que corria, a data da remessa e qualquer outra informação.

c) Competirá aos srs. Chefes de Officinas, independente de qualquer solicitação, logo á chegada do vagão incendiado, confeccionarem o orçamento completo das obras a executarem, enviando-o, dentro de 8 dias, ao Escriptorio Central.

d) Competirá ao sr. Inspector do Material Rodante, logo que tiver conhecimento de ter sido um vehiculo presa de incendio, dirigir-se ao Escriptorio Central da Locomoção, por

memorandum, dando desse facto conhecimento, especificando a data do incendio, o numero do vehiculo e do trem de que fazia parte, além de outros elementos ao seu alcance.

Dessa fórma serão evitadas duvidas, tantas vezes suscitadas, por falta de informações claras a respeito de incendios occorridos na linha ou nas estações.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 14 de janeiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 43
C: DR/CHF

*CIRCULAR N.º 20

Srs. Inspectores de Tracção

Santa Maria
Bagé
Passo Fundo
Cacequy

DADOS PARA RELATORIOS

O sr. Inspector de Tracção da 1.ª Secção expediu aos depositos de seu trecho a circular seguinte:

“Em vosso relatorio relativo ao mez de dezembro de 1922 deveis dar uma relação dos empregados de vosso deposito que receberam licença com vencimentos durante o anno, de accordo com o modelo abaixo:

N O M E S	Dias	Venci- mentos	Impor- tancias
José M. Xavier	8	\$ 200.000	\$ 53.300
Francisco R. da Silva	10	180.000	60.000

O Deposito de Taquara, que já remetteu seu relatorio de dezembro, fornecerá uma relação.

A partir de janeiro do corrente anno, todos os depositos devem incluir em seu relatorio o quadro acima indicando os empregados que obtiveram licença durante o mez. (a) *O. Sousa.* — Pelo Inspector da 1.ª Secção.”

E' um systema que deveis tambem adoptar, augmentando, porém, nesse quadro, columnas para a categoria dos licenciados e o motivo da licença.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 18 de janeiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 93
C: INT-1
VHL/SNL

...
...
...
...

CIRCULAR N.º 36

Srs. Chefes de Officinas, Chefes e Encarregados de Depositos.

SUBSCRIPÇÕES DE DONATIVOS

Communico-vos que, a partir desta data, fica terminantemente prohibido circularem nas diversas secções ou dependencias deste departamento subscrições de donativos para quaesquer fins, partam as iniciativas de empregados ou de pessoas extranhas ao serviço.

Nesta resolução fica comprehendido que não será permitido o ingresso de commissões com o objectivo de angariar contribuições para festas ou beneficios.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 21 de janeiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 53
C: INM/INLC/INT/DR
AG/Acm.

CIRCULAR N.º 37

*Srs. Inspectores de Tracção, do Material Rodante,
e de Electricidade, Chefes e Encarregados de
Depositos, e Chófes de Officinas.*

PROTOCOLLO DA CORRESPONDENCIA

Tendo algumas interpretações discordantes das instruções dado ensejo a augmento consideravel do serviço de escriptorio, devido ao registro desnecessario dos impressos e modelos em circulação, — discrimino a seguir os documentos que devem ser registrados no protocollo.

De accordo com as instrucções que acompanharam minha circular n. 230, de 10 de novembro de 1921, é necessario protocollardes sómente os documentos que devem ser archivados em vosso escriptorio, os que expedirdes e os que forem remettidos para informardes.

Os telegrammas e os impressos em uso para os diversos fins — como "Parte diaria dos machinistas", "Pedidos de materiaes", "Pedidos de lubrificantes" e outros — não necessitam de ser protocollados.

O protocollo deve ser escripturado com todos os dados necessarios a uma busca rapida e segura dos documentos archivados, pois esse livro representa o indice do archivo.

O sr. Fiscal da Escripta está habilitado a orientar convenientemente os vossos escripturarios sobre a execução desse serviço, se bem que já esteja precisamente especificado nas instrucções appensas á minha circular acima citada.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 25 de janeiro de 1922.

Pasta 73
C: DR/FE

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

CIRCULAR N.º 42

Srs. Chefes e Encarregados de Depositos

REMESSAS DE BRONZES PARA AS OFFICINAS

Recommendo-vos encaixotardes com segurança os bronzes de mangas de eixos e os destinados á fundição, que tiverdes de remetter ás Officinas.

Dos bronzes de carros fareis uma relação, que enviareis ao chefe das Officinas destinatarias, discriminando as quantidades, typo e peso.

Do bronze velho para fundição, basta que indiqueis o peso liquido e o bruto.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 28 de janeiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 29
C: CHO/INT/INM
AG/AK.

CIRCULAR N.º 45

Srs. Inspectoras de Tracção

LEVANTAMENTO DE VEICULOS

Providencias para que sejam enviadas á Inspectoria do Material Rodante copias de todos os dados sobre tombamento e levantamento de vehiculos.

Deveis organizar mensalmente um quadro, em duas vias, recapitulando o serviço de levantamento, para ser enviada a 1.ª via á Inspectoria do Material Rodante e a 2.ª archivada em vosso escriptorio.

Esse quadro deve conter os dados constantes do seguinte modelo:

3.ª SECÇÃO DE TRACÇÃO

Levantamento de vehiculos durante o mez de janeiro de 1922

Local do accidente	Linha	N.º do vehiculo	Especie	Data		Local do recolhimento	Advertencias
				do tombamento	do levantamento		
Km. 394	R. G. B.	1231	Plataforma	8/1/922	12/1/922	Officinas de Rio Grande	Reparação geral
„ 609	C. do Mar	1641	Fechado	15/1/922	23/1/922	Estação de Betaxa	Não soffreu avaria

Inspectoria de Tracção da 3.ª Secção em Bagé, 31 de janeiro de 1922.

(a) *José Borges de Leão*
Inspector.

Recommendo-vos pontualidade na organização e remessa desses quadros, afim de que o Sr. Inspector do Material Rodante possa fazer mensalmente o quadro geral dos levantamentos completo.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 31 de janeiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 36
C: DR/INM
AG/SNL.

CIRCULAR N.º 50

Srs. Chefes de Oficinas

SAHIDAS DE CARROS E VAGÕES

Afim de evitar-se alguma mutilação, no telegrapho, dos numeros dos carros e vagões sahidos reparados de vossas Oficinas, deveis transmittil-os por extenso, accrescentando em parentese os algarismos, como a seguir exemplifico:

— **Telegramma** —

“Sahiram hoje, vinte e oito (28), reparados vagões fechados: numeros dois mil cento trinta e um (2131) e dois mil e trinta (2030); plataformas com bordas com letreiro — “Transporte carvão Plf a Pte” numeros oitocentos e cinquenta (850), novecentos e trinta e oito (938), e dois mil cento e noventa e nove (2199).”

Recommendo-vos ainda a maxima clareza na escripta dos numeros e algarismos, ao fazerdes as minutas de vossos telegrammas.

Saudações

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 6 de fevereiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 68
C: DR/INM
AG/AK.

CIRCULAR N.º 52

Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores de Tracção

EIXOS E RODAS DE CARROS E VAGÕES

De algum tempo a esta parte constata-se em nossas Oficinas grande quantidade de eixos montados, com os centros bastante damnificados, e com angulos differentes a ponto de prejudicarem o seu bom e regular funcionamento em serviço.

Para melhorar as condições dos centros dos eixos, as Oficinas de Santa Maria construíram um aparelho para rectifical-os. Esse aparelho, que é accionado por uma pequena machina pneumática, deu excellentes resultados.

Em consequencia, autoriso o sr. Chefe das Oficinas de Rio Grande a construir um aparelho identico, isto no menor tempo possivel, afim de, logo prompto, poder continuar a rectificação dos centros de eixos.

Recommendo pois que nenhum eixo montado seja, nas officinas, posto em um vehiculo, sem primeiro ter soffrido a rectificação do centro, que deve observar um angulo standard de 60º.

Urge tambem que todos os centros de aço dos tornos de rodas sejam rectificadoss, observando o mesmo angulo de 60º.

Os srs. Chefes das Oficinas de Gravatahy e Inspectores de Tracção tomarão as necessarias providencias, de forma que em um tempo minimo sejam rectificadoss os centros de aço dos tornos de rodas. Comprehende-se que esse serviço será feito nas Oficinas de Gravatahy e officinas de depositos.

Dessa forma observarão o "standard" e não prejudicarão os eixos, cujos centros foram rectificadlos pelas duas officinas munidas de apparatus especiaes.

Para melhor execução das presentes instrucções, anexo á presente um desenho indicando a forma dos centros que vamos adoptar como standard, bem como os indispensaveis calibres, que devem ser immediatamente fabricados em cada officina ou deposito, onde existe tornos de rodas. Esses calibres, cujo angulo é de 60°, servirão para periodicamente examinar os angulos dos centros de aço dos tornos de rodas de locomotivas e vagões, e servirão tambem nos momentos em que os centros dos tornos tenham de ser rectificadlos pela ferramenta de aço ou rebollo de esmeril.

Para bõa marcha do serviço de reparação das rodas de vagões, carros e locomotivas, muito recommendo a fiel execução das presentes instrucções.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 6 de fevereiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 91
C: INM
Js. r.

CIRCULAR N.º 56

Srs. Inspectores de Tracção & Instructores de Machinistas

LIMPESA NAS GRELHAS DAS LOCOMOTIVAS

Do sr. Eng.º Chefe do Trafego recebi a seguinte reclamação:

"Peço-vos determinardes no sentido dos machinistas só fazerem limpeza nas grelhas das locomotivas quando estas estiverem paradas, porque, em caso contrario, torna-se difficil conservar o recinto das estações em estado limpo, visto as escorias e cinzas serem espalhadas a esmo e, portanto, trabalhoso para juntal-as. Saudações Cordeaes. (a) H. Lins, pelo Chefe do Trafego."

Nesse sentido tendes ordens bem conhecidas, mas é preciso que façaes com que os machinistas as cumpram, punindo os que as infringirem.

Saudações

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 8 de fevereiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 53
C: Chf
OP/AK.

CIRCULAR N.º 67

*Srs. Inspectores de Tracção***INSTRUCCOES SOBRE O FUNCIONAMENTO
DE FREIOS A VACUO**

Remetto-vos anexo um exemplar dos folhetos que a esta Divisão foram offerecidos pela Vacuum Brake Co. Ltd., contendo instrucções sobre o funcionamento dos freios automaticos de vacuo.

Essa brochura não constituirá propriedade vossa, mas do archivo de cada Inspectoria.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 13 de fevereiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 53
Vjl. v.

*CIRCULAR N.º 70

*Srs. Inspectores de Tracção, Chefes e Encarregados
de depositos***REMESSA DE DOCUMENTOS**

Em virtude de minhas determinações em circular n. 38, de 27 de janeiro ultimo, para que toda a correspondencia procedente dos Depositos passe pelos escriptorios das respectivas Inspectorias de Tracção, afim de ser verificada e visada pelos srs. Inspectores, ficam modificados, na parte referente ao serviço de tracção, os prazos de remessa de documentos estabelecidos em minha circular n. 142, de 6 de setembro de 1921, de accordo com o quadro incluso.

No quadro ora organizado, marcam-se prazos para a entrada dos documentos nos Escriptorios das Inspectorias e no Escriptorio Central.

Notae bem que me refiro á data de entrada e não á de chegada na localidade da séde dos escriptorios, pois que quando o correio chega depois da hora de expediente, a **entrada na repartição** sómente poderá dar-se no dia seguinte pela manhã.

Tomae as necessarias providencias para que estas instrucções sejam cumpridas á risca, sob as penas estabelecidas na minha circular n. 142, de 6 de setembro de 1921, visto que qualquer atrazo virá prejudicar o serviço do Escriptorio Central.

Pelos atrazos injustificados na remessa dos documentos ás Inspectorias, serão responsabilizados os Chefes ou Encarregados dos Depositos remetentes, nos termos de minha circular n. 142, de 6 de setembro de 1921.

Toda vez, pois, que entrarem nas Inspectorias documentos fóra dos prazos estabelecidos, os srs. Inspectores apurarão as responsabilidades, communicando-me o facto, afim de ser feito no Escriptorio Central o competente debito de responsabilidade.

Da mesma fórma e nos termos da circular n. 142 citada, serão responsabilizados os srs. Inspectores pelas demoras em que incorrerem.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 15 de fevereiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 73
C: DR/EC/EE/FE
Ag. r.

REMESSA DE DOCUMENTOS

Annexo da circular n. 70, de 15 de fevereiro de 1922

Designação	DATA DA ENTRADA		Advertencias
	Na Inspectoria	No Escriptorio Central	
Escalas de locomotivas (mod. L. 51).....	4º dia de data	8º dia de data	
Pedidos de combustiveis (mod. A. 226-a).....	2º " " "	6º " " "	
" " carvão (mod. A-226).....	2º " " "	6º " " "	
" " lubrificantes (mod. A-254).....	2º " " "	6º " " "	
" " materiaes (mod. A-10-S).....	2º " " "	6º " " "	
Parte diaria dos machinistas (m. L. 214)	2º " " "	6º " " "	
Folhas de admissão, remoção e demissão do pessoal	2º " " "	6º " " "	
Situação quinzenal das locomotivas nos Depositos	1º de cada mez	4 e 13 de cada mez	
Cadernetas de ponto parcial.....	2º " " "	6º de cada mez	Relativas ao mez anterior
Relação dos empregados doentes.....	28º " " "	2º " " "	
" " " feridos em serviço.....	28º " " "	2º " " "	idem
Relação mensal dos passes emitidos em objecto de serviço.....	2º " " "	2º " " "	
Quadro do ponto quinzenal: 1.ª quinzena Idem: 2.ª quinzena.....	16º " " "	20º " " "	
Cadernetas do ponto geral.....	4 dias antes do penultimo do mez	Penultimo dia do mez	Suprimido

Secretaria da Locomoção em P. Alegre, 15 de Fevereiro de 1922

APPROVADO.
Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção int.º

CIRCULAR N.º 75

Srs. Chefes e Encarregados de depositos, Chefes de Officinas

BRAÇOS DE MACACOS

Para os devidos fins communico-vos que os braços de macacos devem ser affixados á mesa destes por meio de 2 chapas com parafusos, afim de ser evitado o seu extravio.

Annexo vos envio o desenho demonstrando essas chapas.

Determino que todos os depositos providenciem sobre a fabricação dessas chapas de que devem estar providas, dentro de 30 dias a partir desta data, todas as locomotivas.

Qualquer locomotiva que sahir da reparação das Officinas deve ser provida de taes chapas.

Determino, outrossim, que as officinas marquem os macacos com o numero da locomotiva a que pertencem.

No dia 20 de março desejo receber communicação de todos os depositos declarando que todas as suas locomotivas se acham providas de chapas.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 18 de fevereiro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 26
An.: 1 des.
C: INT/IMA/Aux. Tech.
Fvb. r.

CIRCULAR N.º 81

Srs. Chefes e Encarregados de depositos

COLUMNAS DE FREIO A MÃO DOS TENDERS

Tenho constatado ser habito de alguns depositos retirar a columna do freio a mão dos tenders.

Constitue, esta pratica, uma grave irregularidade, pois, em casos de emergencia, a falta do freio a mão do tender, poderá ser a causa de serios accidentes.

Outrosim, as officinas não collocam o freio a mão nos tenders para serem arrancados nos depositos e atirados na soccata.

Prohibo terminantemente que sejam retiradas nos depositos as columnas do freio a mão dos tenders e determino aos srs. Chefes das Officinas para que me participem cada vez que receberem um tender com falta desta peça.

Determino tambem que todos os depositos montem sem perda de tempo os freios a mão dos tenders que desmontaram, devendo enviar as columnas que sobrarem ás officinas de Santa Maria e Rio Grande.

Accusae recebimento da presente, informando-me:

1.º) — Quantos tenders sem columna e freio a mão existem em vosso deposito.

2.º) — Quantas columnas de freio de tenders encontrastes em vosso deposito.

3.º) — Quantas columnas de freio montastes nos tenders depois do recebimento da presente ordem.

4.º) — Em que data e qual a quantidade de columnas de freio mandastes para as officinas.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 3 de março de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 58
C: CHO/INT
Fvb. r.

CIRCULAR N.º 82

Srs. Inspectores de Tracção, do Material Rodante, e de Electricidade, Chefes de Oficinas, Chefes e Encarregados de Depositos.

TRANSPORTES EM SERVIÇO

Recommendo-vos escrupulosa exactidão na pesagem dos materiaes que tiverdes de despachar em objecto de serviço, afim de que o peso discriminado na guia de modelo A-38 exprima as quantidades verdadeiras.

A Contabilidade tem verificado, constantemente, guias contendo pesos desconformes com a natureza do material, o que evidencia que os materiaes despachados em serviço não são convenientemente pesados.

Dessa fórmula não é possível apurar dados estatísticos exactos e por isso muito recomendo fidelidade na pesagem e na organização das guias de despachos de materiaes, em objecto de serviço.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 3 de março de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 66
C: DR/CHB
AG/Acm.

CIRCULAR N.º 98

Srs. Inspectores de Tracção, Chefes de Oficinas, Chefes e Encarregados de Depositos

PEDIDOS TELEGRAPHICOS DE PEÇAS PARA LOCOMOTIVAS, CARROS E VAGÕES

A presente circular torna sem effeito a circular n.º 179 de 26 de Setembro de 1921 e estabelece o seguinte:

Todos os pedidos telegraphicos urgentes de peças para locomotivas, carros e vagões, de que necessitardes das Officinas, devem ser dirigidos directamente aos srs. Chefes das Officinas com copia a esta Chefia, unicamente.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 16 de março de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 9
C: INM/SCHL/AJL
Aux. Tech.
FVB/Acm.

CIRCULAR N.º 100

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

**PINOS DOS TRINCO DAS PORTAS DE
VAGÕES DE CARGA E ANIMAES**

Para vosso conhecimento abaixo transcrevo o memorandum-circular que o sr. Eng.º Chefe do Trafego enviou aos srs. Ajudantes e Inspectores do Trafego:

“Chegou ao meu conhecimento que existe grande numero de vagões com faltas de pinos dos trincos que fecham as portas, e que esses vagões viajam com as referidas portas seguras só pelos lacres o que tem dado origem a cahirem as mesmas na linha.

Para evitar esses accidentes deveis expedir ordens aos agentes de vossa secção, das estações de organização de trens, para mandarem revisar os trincos de todos os vagões recebidos, e quando forem encontrados alguns nas condições citadas, pedirem por memorandum ao Chefe do Deposito providencias sobre o caso, dando copia desse memorandum a esta Chefia e á Inspectoria.

Nessa communicacão devem dar o trem e a data do mesmo afim de responsabilisarmos as estações que expedirem esses vagões com essa irregularidade.

Nas estações onde não houver deposito os agentes devem collocar um pino de madeira, dirigindo o memorandum já referido ao chefe do primeiro deposito que houver, no trecho que tiver de percorrer o citado vagão.

Muito recommendo o cumprimento dessas instruccões; deveis dar copia a esta Chefia das ordens transmittidas. Saudações (a) Hermelindo Lins, pelo Chefe do Trafego.”

Para terminar com esses inconvenientes, deveis tomar as necessarias providencias, afim de que os vagões em falla sejam providos dos respectivos trincos. Independente dos pedidos que vos farão os srs. Agentes, deveis exigir que os visitantes vos informem das faltas que encontrarem e providenciareis junto com os mesmos a confecção e a collocacão dos trincos.

Avisareis a esta Chefia toda vez que executardes esses serviços e dareis o numero do vagão. Essa communicacão deve ser feita em memorandum e constar no L-41.

Accusae o recebimento da presente circular.

Saudações

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 17 de março de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 37

C: INT/INM/CHO/IND-1
PID/AK.

CIRCULAR N.º 101

Srs. Chefes e Encarregados de Depositos

PEDIDOS DE COMBUSTIVEIS

Envio-vos talões do novo modelo de pedidos de combustiveis (A-226-B), a ser adoptado por vós, a partir da primeira dezena após ao recebimento, para que as relações de dezenas obedeam á ordem numerica seguida.

Como vereis, o novo modelo A-226-B destina-se aos combustiveis em geral — carvão tijolo (**briquettes**), carvão nacional, carvão americano, lenha e nós de pinho, ficando, portanto, em desuso os actuaes impressos especiaes para cada qualidade de combustivel.

Os talões dos antigos modelos, a serem substituidos, que ainda estiverem completamente em branco, devem ser devolvidos a este escriptorio.

Para maior ordem nos lançamentos das relações de dezenas no impresso do modelo A-268-bis, os talões de pedidos devem ficar no Deposito, a cargo do fornecedor, ou do escripturario encarregado de prehenchel-os, para o machinista assignar.

Fica, por conseguinte, prohibido o systema, usado por alguns Depositos, de distribuir talões aos machinistas, dando ensejo a desperdicio de impressos e á desordem no lançamento do numero dos pedidos nos livros de relações de dezenas e no modelo A-268-bis. Estes lançamentos devem agora obedecer á rigorosa ordem numerica, para facilitar a verificação no Escriptorio Central do Almojarifado e evitarem-se duplicatas, como já se tem verificado.

Para isso, ao receberdes os novos talões, deveis começar a usar o de serie mais baixa, assim procedendo subsequentemente.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 20 de março de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 1
G: INT/E. E/CHX
DR/FEL/IMA
AG/Acm.

CIRCULAR N.º 110

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos
(para conhecimento dos srs. machinistas)

LICENÇAS PARA TRENS

(Modelo A-TS-1 côr branca)

Consta-me que alguns machinistas rejeitam o recebimento de licenças para trens, modelo A-TS-1, de côr branca, em que são feitas pelos srs. Agentes indicações de cruzamentos de trens e outras recommendações especiaes.

Não emitti ordem alguma que mandasse os machinistas agirem desta fórma e apenas ordenei que as licenças de côr branca, em que estiverem registrados cruzamentos de trens, fossem juntadas e remetidas a esta Chefia.

Posteriormente, em telegramma n. 551, communiquei aos srs. Inspectores da Locomoção que me fossem apenas remettidas as licenças de côr branca (modelo A-TS-1) nos casos de nellas constarem — recommendações especiaes de cuidado —.

Os machinistas devem portanto receber, sem commentarios, as licenças de côr branca e entregal-as aos seus Chefes de Depósitos que as encaminharão ás Inspectorias, sempre que houver — recommendações especiaes —.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 29 de março de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 54
C: INT/IMA/DR/CHF
FvB/SNL

CIRCULAR N.º 112

Srs. Chefes de Officinas.

**FORNECIMENTO DE COMESTIVEIS PARA O
PESSOAL DOS TRENS DE SOCCORRO.**

Para os devidos fins, communico-vos que fica sem effeito a carta-circular n. 0/36/20, de 4 de setembro de 1920, que regularisava as despesas com o pessoal e comestiveis, dos trens de soccorro.

O regimen que entrará em vigor, a partir do dia 1.º de abril vindouro, é o seguinte:

Os abastecimentos de comestiveis serão feitos por conta de cada empregado dos trens de soccorro, para o que perceberão uma despesa de viagem de 50 % sobre o seu ordenado diario de 8½ horas, durante o tempo que estiverem em viagem ou trabalhando na linha.

O ordenado dos manuaes dos trens de soccorro é de 700 réis por hora e do Encarregado do trem de soccorro é de 1\$200 réis por hora e quando em viagem ou em serviço na linha, perceberão mais a já mencionada despesa de viagem e extraordinarios discriminados mais abaixo.

Os fornecimentos de comestiveis continuarão a ser feitos pela Cooperativa de Consumo.

Ao preparar o trem de soccorro para a viagem, o Chefe das Officinas organizará uma relação dos comestiveis necessarios, tomando por base o numero de homens que acompanhar o trem e o numero de dias que este provavelmente gastará em viagem.

Estes mantimentos não excederão o limite de 2\$900 réis por homem e por dia o que vem a representar approximadamente, a despesa de viagem por dia de cada manual que acompanhar o trem.

Finda a viagem, havendo sobras de generos, o Chefe das Officinas fará a devolução dos mesmos á Cooperativa e remetterá a esta, na mesma occasião, uma relação nominal dos empregados pelos quaes deve ser proporcionalmente distribuido o debito dos comestiveis consumidos na respectiva viagem.

A Cooperativa debitará então a parte proporcional a cada consumidor, para os fins de desconto, na folha de pagamento.

Para determinar os vencimentos totaes que um empregado do trem de soccorro pôde perceber durante um dia, isto é, durante 24 horas, fica assentado o seguinte:

- 1.º) O pessoal, quando o trem em marcha, perceberá unicamente á razão de 8½ horas de serviço, por dia de 24 horas, accrescido das despesas de viagem correspondentes ás mesmas horas.
- 2.º) Quando em serviço effectivo de desimpedimento de linha ou levantamento de materiaes na linha, se pagará os vencimentos por hora de serviço, enquanto fôr dia claro, devendo ser apontadas as horas, reaes de serviço, e para as despesas de viagem, se apontará os 50 %, porém sómente sobre 8½ horas de serviço do dia de 24 horas.
- 3.º) E' considerado SERVIÇO EXTRAORDINARIO unicamente o executado durante a noite pelo pessoal e este EXTRAORDINARIO será pago á razão dos vencimentos simples por hora, accrescido de 50 %.

Os srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante leem ordens de fiscalisar o ponto do pessoal dos trens de soccorro.

Para maior clareza cito a seguir um exemplo:

O Chefe das Officinas de Santa Maria recebe, por hypothese, ordem para mandar o trem de soccorro para o Klm. 250 da linha da Serra, afim de levantar 4 vagões tombados.

Comestiveis: — Calculará que serão necessarios os seguintes dias:

Para a viagem de ida	1 dia
Para a viagem de volta	1 dia
Para o serviço de levantamento	3 dias
Total	5 dias

Se a turma do trem de soccorro se compuzer de 10 homens, o sr. Chefe das Officinas de Santa Maria organizará uma relação de comestiveis cujo valor seja no maximo de $2\$900 \times 10 \text{ homens} \times 5 \text{ dias} = 145\000 .

Supponhamos que este trem esteve em viagem (fóra de Santa Maria) sómente 4 dias e que o sr. Chefe das Officinas devolveu á Cooperativa as sobras de diversos generos no valor de 32\$000 junto com a relação nominal dos consumidores. — De posse dos generos devolvidos e da relação nominal dos consumidores, a Cooperativa, fazendo a deducção de 32\$000 dos 145\$000, o que perfaz 113\$000, debitará directamente a cada um dos consumidores a importancia de 11\$300 réis, que será descontada na folha de pagamento.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 29 de março de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 36
C: INT/DR/CHB
Director Coop.
FVB/SNL.

CIRCULAR N.º 122

Srs. Inspectores de Tracção
Inspector de Electricidade
Chefes e Encarregados de Depósitos

DESPESAS GERAES DAS OFFICINAS

Para os devidos fins e necessarias providencias, communico-vos que, a partir do dia 1.º de abril corrente, fica terminantemente prohibida a utilização da Conta n. 78 A-B e C, pelos serviços dos Depósitos da Tracção. Essa conta pertence exclusivamente ás officinas de grandes reparações do material rodante, ou sejam Santa Maria, Rio Grande e Gravatahy.

Por esse motivo as despesas feitas com o custeio dos motores dos depósitos não devem mais ser levadas á conta 78 B como estão sendo feitas.

Resume-se que os combustiveis e lubrificantes, bem como outros materiaes e o pessoal empregado no serviço diurno dos motores dos depósitos, devem ser divididos pelas contas abaixo indicadas, na seguinte proporção:

Conta 63 — debitar 45 % de mão de obra e material
Conta 68 — debitar 15 % de mão de obra e material
Conta 69 — debitar 35 % de mão de obra e material
Conta 70 — debitar 5 % de mão de obra e material
100 %

Quanto aos debitos de fornecimento de energia para iluminação electrica, continuarão a ser feitos como até á presente data, ou seja:

Iluminação:

Locomoção — Conta 67
Trafego — Conta 37
Via Permanente — Conta 1

O sr. Inspector de Electricidade enviará a este escriptorio a parte proporcional das despesas de iluminação electrica que deve ser debitada para cada departamento, de accordo com o numero de lampadas e suas velas e nessa occasião serão dadas novas instrucções, tanto á Uzina de S. Maria, como a todos os demais depósitos que possuem installações electricas.

Ainda sobre a conta 78 B os pedidos de materiaes só poderão ser feitos ou visados pelos srs. Chefes de Officinas, ou pelo Serviço Central da Locomoção.

Como, porém, a Secção Central de Electricidade em S. Maria está independente das Officinas mechanicas, poderá neste caso essa secção fazer pedidos de material e debitar a mão de obra ás contas 78-A-B-C, mas estes devem ser visados pelo Chefe das Officinas de S. Maria, ou pelo Serviço Central da Locomoção. Esses pedidos se entendem, quando a Secção de Electricidade se occupar nas reparações de machinismos ou em installações electricas no interior das Officinas de Santa Maria.

Para os serviços de electricidade das Officinas de Rio Grande e Gravatahy esses pedidos são sempre feitos pelos Chefes de Officinas, visto que o pessoal da electricidade lhes está subordinado.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 8 de abril de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 7
C: CHO/CHX/CHB/RC
JS/SNL

CIRCULAR N.º 124

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

**FORNECIMENTOS DE COMBUSTIVEIS
PELAS ESTAÇÕES**

Para vosso conhecimento e instruções aos machinistas, remetto-vos com a presente o memorandum n.º E/32/180, de 8 de abril corrente, expedido pelo sr. eng.º Chefe do Trafego aos Agentes das estações que têm a seu cargo depósitos de combustiveis para abastecimento das locomotivas.

Por esse memorandum, vereis que, quando nessas estações necessitarem de combustiveis, OS MACHINISTAS DEVEM PREHENCHER E ASSIGNAR O PEDIDO COMPETENTE, no talão em uso, que o Agente lhes apresentará.

Não mais é necessario, portanto, os machinistas conduzirem talões de pedidos.

O fim desse systema é regularisar e evitar extravios e atrasos nas remessas dos pedidos destinados ao Escriptorio Central.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 10 de abril de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 1
Annexo.
C: DR/INT/IMA/CHX
CHF/EE/EC/FEL
AG/SNL.

(Annexo da circular n. 124, de 10 de abril de 1922)

MEMORANDUM N.º E/32/180

Srs. Agentes de:

*Py- Ccb- Bb- Ré- Sge- Rze- Sp- Jg- Fen- Ij-
Sgo- Blz- Di- Lg- Pg- Pm- So- Ca- Pd- Cla-
Srt- Erb- Cpe- Plg- Bro- Vdt- Rs- Bx- Brt-
Ftl- Cdó- Mta- Lb- Nsd- Nve- Tqr- Lgc-
Rds- Che,*

DEPOSITOS DE COMBUSTIVEIS

As estações que têm a seu cargo o fornecimento de combustiveis, continuam a usar os antigos impressos:

- A-226 — Pedidos de carvão nacional e estrangeiro.
- A-226-A — Pedidos de lenha e nós de pinho.
- A-268 — Movimento diario de lenha e nós de pinho.
- A-269 — Movimento diario de carvão.

Sendo estes impressos fornecidos por conta da Locomoção, os agentes devem pedil-os directamente por memorandum ao sr. Eng.º Chefe da Locomoção, (escriptorio em Porto Alegre), com a necessaria antecedencia, afim de que nunca lhes faltem para o serviço diario. Assim, taes pedidos não devem figurar no pedido geral B-1.

Os talões dos diversos modelos de **pedidos de combustiveis** devem ficar em poder dos agentes, que os apresentarão aos machinistas, afim destes prehencherem e assignarem as suas requisições.

Os machinistas não mais conduzirão comsigo talões de **pedidos de combustiveis** e por isso os agentes devem estar sempre munidos desses impressos.

A 1.^a via dos **pedidos de combustíveis** deve ser diariamente enviada ao Escriptorio Central do Almoxarifado e a 2.^a via, em envelope especial, ao Escriptorio Central da Locomoção, com a declaração — **Secção de Estatística**(*), sob guia de correspondencia em modelo L-44-bis.

Nestas remessas recomendo-vos a maxima regularidade possivel, afim de não atrazarem os lançamentos diarios das sahidas.

Porto Alegre, 8 de abril de 1922.

Saudações

Hermelindo Lins

Pelo Chefe do Trafego

AP.

C: CHL-CHX-AJF 3-INT 1-2-4-5.

(*) Actualmente o endereço é: 2.^a Sub-Divisão (Estatística) da 1.^a Divisão — 3.^a Secção — Porto Alegre.

*CIRCULAR N.º 129

Srs. Chefes e Encarregados de Depositos

PEDIDOS DE COMBUSTIVEIS

Em additamento ás minhas circulares ns. 101, de 20 de março e 124, de 10 do corrente, communico-vos que ficou resolvido, para effeitos de fiscalisação, que os machinistas exijam dos agentes de estações e capatazes de fornecimento a 2.^a via dos pedidos de combustiveis, afim de entregarem aos seus chefes de Depositos e estes as remetterem ao Escriptorio Central. (*)

Os srs. Chefes e Encarregados de Depositos enviarão esses documentos de accordo com as instrucções contidas na minha circular n.º 70, de 5 de fevereiro ultimo.

Ao sr. Almoxarife dou copia da presente, pedindo-lhe o obsequio de providenciar sobre as instrucções para que os capatazes de fornecimento e agentes de estações fornecedoras façam entrega regular das 2.^{as} vias dos pedidos de combustiveis aos machinistas.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 24 de abril de 1922.

Octacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 1
C: CHX/CHF/DR
INT/FEL/EC
AG/Acm.

(*)Actualmente, a remessa deve ser feita á 2.^a Sub-Divisão (Estatística) da 1.^a Divisão.

CIRCULAR N.º 135

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

MEDICAO DOS CARROS DE LENHA

Mantenho os termos da circular n. 52, do dia 27 de novembro de 1920, apenas permitindo a tolerancia de 10 cm. na tomada da altura da lenha medida no vagão.

EXEMPLO: — No carro 1223 encontrastes:

Comprimento 11^m,40 com lenha

Largura..... 2^m, com lenha

Altura..... 1^m,35 com lenha

Tomareis para calcular o volume:

Comprimento 11^m,40

Largura..... 2^m,

Altura 1^m,45

Com esses dados calculareis o volume e depois procedereis como está indicado na citada circular, pois a tolerancia permitida na altura é para tomar-se em consideração o recalque que a lenha soffreu em viagem.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 2 de maio de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 1
C: INT/CHX/AJC/FEL/DR
OP/SXL

*CIRCULAR N.º 137

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

ASSIGNATURA DE PEDIDOS DE COMBUSTIVEIS

Deveis recommendar aos machinistas que não assignem pedidos de combustiveis nas estações e turmas fornecedoras sem previamente ler o modelo e verificar si as quantidades lançadas são exactamente as requisitadas.

Quando o machinista não souber lêr e escrever deve o foguista lêr e assignar os pedidos, declarando: "Pelo machinista F..... — (a) Fulano."

Em qualquer caso, o machinista exigirá que lhe seja entregue a 2.ª via do pedido para entregar ao Chefe do Depósito, afim de ser remettida ao Escriptorio Central. (*)

A presente recommendação deve ser fielmente cumprida, afim de evitar-se enganos nas quantidades lançadas nos modelos de pedidos, e tambem para acabar com irregularidades que se estão dando por parte de alguns encarregados de fornecimento de combustiveis, que têm tentado obrigar alguns machinistas a assignarem pedidos de quantidades maiores que as realmente tomadas.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 5 de maio de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 1
C: INT/IMA/AJC
CHX/CHF/DR/EE
Acm.

(*) Actualmente, a remessa deve ser endereçada á 2.ª Sub-Divisão (Estatística) da 1.ª Divisão.

Nota: Veja-se a circular n. 129, de 24 de abril de 1922.

CIRCULAR N.º 141

Srs. Inspectores de Tração, Chefes e Encarregados de Depósitos, Instrutores de Machinistas e todos os Machinistas.

EXCESSOS DE VELOCIDADE DAS LOCOMOTIVAS

O Departamento do Tráfego apresenta diariamente quadros demonstrando que, entre estações, os machinistas excedem exaggeradamente as velocidades previstas nos horários, seja para tirarem atrasos nas estações, seja por qualquer outro motivo.

O Departamento da Via Permanente, por sua vez, protesta contra faes excessos, pois, poderão ser causas de desastres e prejudicam a conservação da linha.

Quando um trem, de qualquer categoria, executando o horário previsto, não tiver atrasos, o percurso entre estações deve obedecer estritamente ao tempo determinado no seu horário. Havendo atrasos nas estações ou na linha, motivados por qualquer causa, o tempo de percurso entre estações poderá ser diminuído, isto é, as velocidades previstas no horário que o trem deve executar poderão ser aumentadas de accordo com as indicações do quadro anexo.

Nesse quadro estão traçados os limites de velocidade para uso dos machinistas, que ficam sujeitos à fiscalização do Movimento em cada Secção e ás informações dos Fatores e Mestres de Linha, além da fiscalização que os Instrutores de Machinistas exercerão.

Entretanto, sempre que nas rampas fortes a descer, forem forçados a executar velocidades excessivas, em virtude dos guarda-freios não attenderem os pedidos de serrar frei-

os, os machinistas apresentarão em relatorio (Mod. L-38) a sua justificativa, indicando tudo quanto se tiver passado e esclarecendo bem a sua defesa, não esquecendo o que recomenda a circular n. 139, de 16 de Agosto de 1921.

Excuso dizer que estas ordens serão cumpridas rigorosamente, sob pena desta Chefia tomar as mais severas medidas de reacção.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 8 de maio de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexos:

1 quadro

1 tabella.

C: DR/CHF/CHV

OP/VHL.

Pasta 76

Annexos da circular n. 141, de 8 de maio de 1922.

VELOCIDADE MAXIMA DOS TRENS

N. do trecho e. trecho	Trecho da linha	Trens de Passageiros	Trens de Carga	Observações
---------------------------	-----------------	-------------------------	-------------------	-------------

SANTA MARIA — PORTO ALEGRE E RAMAES

1	Sme-Mnt	40	35	No trecho de Jacuhy, já novo, a velocidade poderia ser de 40-50 km. para os passageiros e 40 km. para as cargas.
2	Mnt-Sme	40	35	
3	Mnt-Sap	40	35	
4	Sap-Mnt	40	35	
5	Sap-Gv	50	40	
6	Gv-Sap	50	40	
7	Gv-Pae	22	20	
8	Pae-Gv	20	20	
9	Ct-Sce	40	30	
10	Sce-Ct	40	30	
11	Mnt-Vet	40	30	
12	Vet-Mnt	40	30	
13	Vet-Cx	35	30	
14	Cx-Vet	35	30	
15	Rds-Tqr	40	30	
16	Tqr-Rds	40	30	

SANTA MARIA — MARCELLINO RAMOS E RAMAES

17	Sme-Pnl	20	15	Descida da rampa do Km. 70, velocidade máxima 20 Km./hora.
18	Pnl-Sme	24	16	
19	Pnl-Cze	30	25	
20	Cze-Pnl	30	25	
21	Cze-Pfe	30	25	
22	Pfe-Cze	30	25	

N. do trecho do trecho	Trecho da linha	Trens de Passageiros	Trens de Carga	Observações
23	Pfe-Rm	30	25	Passagem dos viaductos de RM, velocidade máxima 12 Km./hora.
24	Rm-Pfe	30	25	
25	Cze-Sgo	35	30	
26	Sgo-Cze	35	30	

SANTA MARIA — CACEQUY E RAMAES

27	Sme-Cy	40	35	Nas rampas de Canabarro não deve ser excedida a velocidade marcada, usando os freios quando necessário.
28	Cy-Sme	40	35	
29	Da-Jg	40	30	
30	Jg-Da	40	30	

CACEQUY — URUGUAYANA — SANT'ANNA

31	Cy-Uge	40	35	
32	Uge-Cy	40	35	
33	Cy-San	40	35	
34	San-Cy	40	35	

CACEQUY — RIO GRANDE E RAMAES

35	Cy-Bgé	40	35	Nas rampas de Cda e Cch não deve ser excedida a velocidade marcada.
36	Bgé-Cy	40	35	
37	Bgé-Rge	40	30	
38	Rge-Bgé	40	30	

OBSERVAÇÕES GERAES

1.º) — Na passagem das pontes de mais de 90 metros de vão a velocidade será de 12 km. Para isso o machinista deverá começar a reduzir a velocidade cerca de 300 metros antes da ponte.

2.º) — Nas chaves das estações e dentro do recinto destas a velocidade será a passo de homem, devendo começar a ser reduzida cerca de 300 metros antes da chegada.

3.º) — Nos trechos de rampas fortes, quando descendo, o machinista não correrá com a velocidade maior do que as indicadas, devendo para isso, sempre que for necessario, usar os freios.

4.º) — 300 metros antes das passagens de nível o machinista deve apitar.

Tabella de velocidades, por kilometro, para usados - MACHINISTAS - em viagem
TEMPO EMPREGADO NO PERCURSO

Velocidade K ^{ms} .	1 K.		2 K.		3 K.		4 K.		5 K.		6 K.		7 K.		8 K.		9 K.		10 K.		20 K.	
	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Minutos e segundos	Horas, minutos e segundos	
60	1m	2m	3m	4m	5m	6m	7m	8m	9m	10m	11m	12m	13m	14m	15m	16m	17m	18m	19m	20m	20m	
50	1m 12s	2m 24s	3m 36s	4m 48s	6m	7m 12s	8m 24s	9m 36s	10m 48s	12m	13m 12s	14m 24s	15m 36s	16m 48s	18m	19m 12s	20m 24s	21m 36s	22m 48s	24m	24m	
45	1m 20s	2m 40s	4m	5m 20s	6m 40s	8m	9m 20s	10m 40s	12m	13m 20s	14m 40s	16m	17m 20s	18m 40s	20m	21m 20s	22m 40s	24m	25m 20s	26m 40s	26m 40s	
40	1m 30s	3m	4m 30s	6m	7m 30s	9m	10m 30s	12m	13m 30s	15m	16m 30s	18m	20m	21m 30s	23m	24m 30s	26m	27m 30s	29m	30m	30m	
38	1m 35s	3m 10s	4m 44s	6m 19s	7m 53s	9m 28s	11m 2s	12m 37s	14m 12s	15m 46s	17m 21s	18m 55s	20m 30s	22m 4s	24m 28s	26m 53s	28m 27s	30m 52s	31m 34s	31m 34s	31m 34s	
36	1m 40s	3m 20s	5m	6m 40s	8m 20s	10m	11m 40s	13m 20s	15m	16m 40s	18m 20s	20m	21m 40s	23m 20s	25m	26m 40s	28m 20s	30m	31m 40s	33m 20s	33m 20s	
34	1m 45s	3m 32s	5m 18s	7m 3s	8m 49s	10m 35s	12m 21s	14m 7s	15m 53s	17m 39s	19m 25s	21m 11s	22m 57s	24m 43s	26m 29s	28m 15s	29m 51s	31m 37s	33m 23s	35m 18s	35m 18s	
32	1m 52s	3m 45s	5m 37s	7m 30s	9m 22s	11m 25s	13m 7s	14m 14m	15m 56s	17m 48s	19m 40s	21m 32s	23m 24s	25m 16s	27m 8s	28m 50s	30m 42s	32m 34s	34m 26s	36m 18s	36m 18s	
30	2m	4m	6m	8m	10m	12m	14m	16m	18m	20m	22m	24m	26m	28m	30m	32m	34m	36m	38m	40m	40m	40m
28	2m 9s	4m 17s	6m 25s	8m 34s	10m 42s	12m 51s	15m	17m 8s	19m 17s	21m 25s	23m 34s	25m 43s	27m 52s	29m 61s	31m 70s	33m 79s	35m 88s	37m 97s	39m 106s	41m 115s	42m 50s	
26	2m 18s	4m 37s	6m 55s	9m 14s	11m 32s	13m 50s	16m 9s	18m 27s	20m 46s	23m 4s	25m 22s	27m 40s	29m 58s	31m 76s	33m 94s	35m 112s	37m 130s	39m 148s	41m 166s	43m 184s	46m 8s	
24	2m 30s	5m	7m 30s	10m	12m 30s	15m	17m 30s	20m	22m 30s	25m	27m 30s	29m 30s	31m 30s	33m 30s	35m 30s	37m 30s	39m 30s	41m 30s	43m 30s	45m 30s	50m	
22	2m 44s	5m 27s	8m 11s	10m 54s	13m 38s	16m 22s	19m 5s	21m 48s	24m 32s	27m 16s	29m 50s	32m 34s	35m 18s	37m 52s	40m 36s	43m 20s	45m 4s	48m 48s	51m 32s	54m 32s	54m 32s	
20	3m	6m	9m	12m	15m	18m	21m	24m	27m	30m	33m	36m	39m	42m	45m	48m	51m	54m	57m	60m	1h —	
18	3m 20s	6m 40s	10m	13m 20s	16m 40s	20m	23m 20s	26m 40s	30m	33m 20s	36m 40s	40m	43m 20s	46m 40s	50m	53m 20s	56m 40s	60m	63m 20s	66m 40s	1h 5m 40s	
16	3m 45s	7m 30s	11m 15s	15m	18m 45s	22m 30s	26m 15s	30m	33m 45s	37m 30s	41m 15s	45m	48m 45s	52m 30s	56m 15s	60m	63m 45s	67m 30s	71m 15s	75m	1h 15m —	
14	4m 17s	8m 34s	12m 31s	17m 8s	21m 25s	25m 42s	30m	34m 17s	38m 34s	42m 51s	47m 8s	51m 25s	55m 42s	60m	64m 17s	68m 34s	72m 51s	77m 8s	81m 25s	85m 42s	1h 25m 42s	
12	5m	10m	15m	20m	25m	30m	35m	40m	45m	50m	55m	60m	65m	70m	75m	80m	85m	90m	95m	100m	1h 40m —	
10	6m	12m	18m	24m	30m	36m	42m	48m	54m	60m	66m	72m	78m	84m	90m	96m	102m	108m	114m	120m	1h 50m —	

CIRCULAR N.º 151

Srs. Inspectores de Tracção

CARVÃO BRIQUETTES

Os depositos que receberam carvão briquettes devem empilhar-o em pyramides numeradas, contendo quantidades exactas de tijolos, equivalentes a 5, 10 ou mais toneladas, de conformidade com a area disponivel no recinto.

Os cascos e o pó serão acondicionados em quadros ou triangulos, conforme o espaço disponivel, formados por paredes de briquettes inteiras.

As pilhas, depois de promptas, devem ser borrifadas com agua de cal, para que se possam verificar as faltas.

Os fornecimentos devem ser feitos de pilhas previamente designadas e obedecendo á ordem numerica, e nunca de diversas pilhas simultaneamente.

Em cada pilha collocar-se-á uma pequena taboleta com a indicação do numero da pilha, quantidade de briquettes de que se compõe e tonelagem correspondente.

Os cascos e o pó devem ser medidos em caixas, designando-se na taboleta da pilha respectiva o numero de caixas que contém e o peso em toneladas.

Para maior clareza, junto um desenho representando os dois typos de pilhas a serem adoptados.

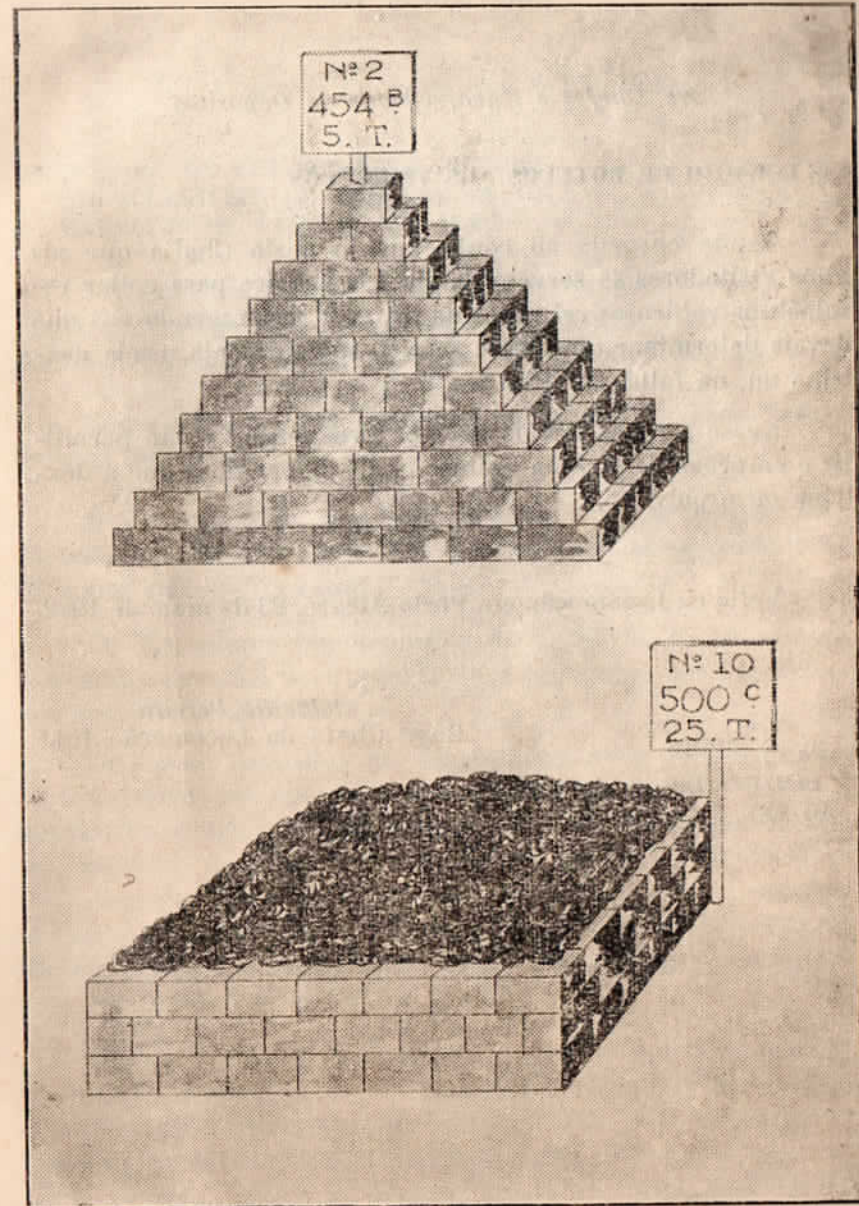
Esse systema permittirá, em qualquer momento, conhecer a existencia do carvão, independente de balanço.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 19 de maio de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexo:
Pasta 1
AG/AK

Typos de pilhas de carvão briquette, a que se refere a circular n. 151, de 19 de maio de 1922.



CIRCULAR N.º 156

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

COLLOCAÇÃO DE ROTULOS NOS VEICULOS

Tendo chegado ao conhecimento desta Chefia que alguns visitantes se servem de gomme arabica para collar rotulos nos vehiculos retirados do trafego, recommendo-vos que deveis determinar que nesse serviço sómente seja usada dextrina ou, na falta, polvilho.

Nesse sentido, deveis exercer fiscalisação e não permitir o emprego da gomme arabica, mais dispendiosa que a dextrina ou o polvilho.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 23 de maio de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 27
C: INM/INT/DR
AG/SNL.

CIRCULAR N.º 159

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

VEICULOS COM LETTREIROS E NUMERAÇÃO ILLEGIVEIS OU COM FALTA DE MARCAÇÃO DE TARA OU LOTAÇÃO

Ultimamente tenho recebido diversas reclamações do sr. Chefe do Trafego sobre vehiculos com lettreiros e numeração illegiveis ou com falta de marcação da tara ou da lotação.

Como sabeis, essas irregularidades causam serios embaraços ao serviço.

Determino, pois, que todo vehiculo que apresentar um ou mais dos defeitos apontados seja retocado pelas primeiras Officinas por onde passar.

Os Visitadores dos depósitos de S. Maria, R. Grande e Gravatahy deverão, para isso, fazer a requisição aos respectivos srs. Chefes de Officinas.

Os demais depósitos que constatarem esses defeitos, procurarão saber dos srs. Agentes o destino do vehiculo e communicarão o seu numero em seguida, por telegramma, ao sr. Inspector do Material Rodante em S. Maria, Chefe dos Depósitos de Rio Grande ou Gravatahy, isto é, ao deposito em cuja localidade ha Officinas, afim de ahi ser retirado o vehiculo para a devida rectificação. Esses telegrammas devem ser feitos com copia a esta Chefia.

Os srs. Inspector do Material Rodante, em S. Maria, e Chefes dos Depósitos de R. Grande e Gravatahy, me farão communicações, cada vez que um vehiculo com lettreiros e numerações defeituosas foi retocado pelas Officinas.

Os unicos depositos que devem collocar "rotulos verdes" em um vehiculo que tenha letreiros ou numeração defeituosas são os de S. Maria, R. Grande e Gravatahy.

Desejo que nesses depositos se exerça a maxima fiscalização para que não escape nenhum vehiculo nas condições citadas sem receber o necessario retoque pelos pintores das Officinas.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 6 de junho de 1922.

Octacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 86

C: INT/CHO/INM/DR/CHF
FVB/Acm.

CIRCULAR N.º 160

Srs. Chêfes e Encarregados de Depositos

MATERIAES VIOLADOS OU EXTRAVIADOS

Frequentemente esta Chefia recebe reclamações de Depositos sobre extravios e desfalques de materiaes remettidos pelos Armazens do Almojarifado.

Em taes casos, o Chefe do Deposito a quem foi feita a remessa, na occasião de dar o recibo, declarará o que faltou ou está avariado, notificando ao Agente da estação para que este confirme, na propria nota de remessa ou guia, o desfalque encontrado. Immediatamente depois, o destinatario comunicará por telegramma a este escriptorio o protesto feito e dirá o que se deve reclamar do departamento do Trafego ou do Almojarifado.

Aqui então se providenciará para a descoberta do objecto extraviado, da origem do desfalque, e, em ultimo caso, do responsavel pela sua perda.

Assim, quando se constatar a falta, não se rejeitará a parte desfalcada, nem se corrigirá a nota de remessa, mas o protesto será lançado no acto do recebimento e confirmado como acima está dicto.

Só após as pesquisas que serão feitas é que o desfalque será repostado ou debitado a quem competir.

Excluem-se destas determinações os casos de recebimento de lenha, que se regulam pelo estipulado em minha circular n.º 135, de 2 deste mez.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 25 de maio de 1922.

Octacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 58

C: INT/CHO/CHX
VHL/Acm.

CIRCULAR N.º 170

Srs. Inspectores de Tracção

USO DE ARMAS NO TRABALHO

Mantenho os termos de minha circular em memorandum n.º IN/53/4, de 3 de Janeiro de 1921, que dizia:

“Scientifico-vos que o pessoal da Tracção e depositos não deverá usar armas de fogo quando no recinto das estações e depositos. Saudações. (a.) Octacilio Pereira.”

Agora, em virtude dos constantes abusos por parte do pessoal que se apresenta armado de armas de fogo até no serviço interno dos depositos, determino que cesse esse abuso, sob pena de punição severa.

Aos infractores proporeis multas fortes e para isso recommendareis aos srs. Chefes e Encarregados de Depositos que não tolerem taes abusos.

Fazei affixar nos depositos copia desta ordem:

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 8 de junho de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 53
C: CD/ED
OP/Acm.

CIRCULAR N.º 172

*Srs. Inspectores de Tracção, Chefes de Officinas,
Chefes e Encarregados de Depositos.*

MODIFICAÇÕES NO MATERIAL RODANTE

Pela presente circular, revogo as ordens e instrucções já dadas, referentes ás substituições das gachetas metallicas por outras de corda. Em consequencia, a partir desta data, fica terminantemente prohibida a substituição das gachetas metallicas, por gachetas de corda.

Opportunamente ordens e instrucções serão dadas para doptar de gachetas metallicas todas as locomotivas em serviço nesta Viação.

Chefia da Locomoção em Porto Alegre, 9 de junho de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 26
JS/Acm.

*CIRCULAR N.º 179

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

PEDIDOS DE COMBUSTÍVEIS

Estou informado de que em alguns Depósitos são destacadas e entregues aos machinistas as segundas vias dos pedidos modelo A-226 B, ficando assim sem registro para organizar as relações dezoenas, em formulário A-208-bis, como estipula a minha circular n.º 101, de 20 de março último, pois o impresso A-226-b tem apenas duas vias. A primeira, como está determinado, é remetida à 3.ª Secção da Sub-Divisão de Estatística da 1.ª Divisão e a segunda fica no talão.

Unicamente nos depósitos ao longo da linha, a cargo de Agentes, capatazes, etc. — como refere a circular n.º 129, de 24 de abril deste anno, — é que os machinistas exigirão as segundas vias de taes pedidos, por elles assignados, entregando-as aos Chefes dos Depósitos a que pertencerem que, por sua vez, as enviarão à 3.ª Secção da Estatística.

Tomae, pois, providencias para que as segundas vias alludidas em caso algum sejam destacadas.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 15 de junho de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 1
C: INT/FEL
VHL/Acm.

CIRCULAR N.º 193

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

JANELLAS DOS VAGÕES FECHADOS

Constantemente estou recebendo reclamações, referentes às janellas lateraes das cabeceiras dos vagões de 16, 24 e 28 toneladas, que se conservam abertas ou em condições de facilmente serem abertas.

A abertura destas janellas facilita o furto de mercadorias, por isso determino que seja collocado na parte inferior de cada janella uma travessa de madeira, segura por dois parafusos de $\frac{3}{8}$ ", e porca, por dentro do carro. Para maior segurança, as cabeças devem ser embutidas na travessa de madeira.

A collocação desta travessa, impede que a janella seja arriada pelo balanço do vagão, ou mão criminosa.

Nas cabeceiras, onde as janellas correm horisontalmente, a travessa será collocada em posição vertical.

No fim de cada mez os srs. chefes de officinas e depósitos organizarão uma relação dos vagões que foram munidos de seguranças nas janellas.

Estas relações serão enviadas ao Inspector do Material Rodante em Santa Maria, que, depois de fazer todos os apanhados, remetterá uma relação geral a esta Chefia.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 28 de junho de 1922.

J. Sartori
Pelo Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 26
C: INM/INT/Vzt-Smé
AI/Acm.

CIRCULAR N.º 195

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

**FOLGAS NOS APOIOS LATERAES DOS
TRUCKS DE CARROS E VAGÕES**

De algum tempo a esta parte tem sido notado, que não está tendo a necessaria attenção, a conservação das folgas nos apoios lateraes dos trucks de carros e vagões.

Pela presente renovo as instruções em vigor.

Nenhum vehiculo deve sair das officinas, ou circular em plena linha, sem as necessarias folgas entre os apoios lateraes.

Os vehiculos, quando vazios ou carregados, devem apresentar folgas de 5 m/m para cada lado.

Esses serviços devem ser attendidos convenientemente pelos depósitos, tornando-se mesmo obrigatorias as folgas nos apoios lateraes, pois é importante essa parte de serviço. Esses trabalhos devem ser sempre mencionados no impresso L-41 de cada depósito.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 28 de junho de 1922.

J. Sartori

Pelo Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 28

Proc. p. 44.

C: INM/CHO/INT

VZT de Sme, Cx, Cch

JS/SNL.

CIRCULAR N.º 205

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos
(para conhecimento dos machinistas)

**ACCIDENTES OCCASIONADOS POR ANI-
MAES APANHADOS NA LINHA**

Observo que ultimamente se tem repetido os accidentes ocasionados por animaes apanhados na linha, dando margem a descarrilamentos, tombamentos de locomotivas, etc., com graves pejuizos do material fixo e rodante.

Chamo a vossa attenção para o caso, para fazerdes recommendações aos machinistas, que deverão conduzir suas locomotivas com a maxima cautella, especialmente nas entradas de curvas e de córtes, de fórma a evitar surpresas em meio da linha e a poder parar em relativa distancia do obstaculo que se vier apresentar ao trem.

Emfim, espero tomeis medidas capazes de evitar taes accidentes.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 24 de julho de 1922.

J. Sartori

Pelo Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 42

C: INT/IMA/DR

VHL/SNL

CIRCULAR N.º 206

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

**LUBRIFICAÇÃO DAS TURBO-DYNAMOS
DAS LOCOMOTIVAS**

Recommendo o maximo cuidado com a lubrificação dos grupos turbo-dynamos das locomotivas, pois constantemente dão-se casos de mau funcionamento, devido, justamente á falta de lubrificação.

Deverá ser, a mesma, feita de accordo com as instrucções abaixo:

Turbo-dynamo type "C" — Para lubrificação do anel espherico deverá ser collocada graxa patente de 30 em 30 dias no corpo de pressão. No bujão superior da turbina deverá ser collocado oleo grosso de 24 em 24 horas de funcionamento, collocando-se de 6 em 6 dias oleo fino na caixa de oleo dianteira.

Turbo-dynamo type "E" — A turbina deverá ser lubrificada de 24 em 24 horas de funcionamento, collocando-se oleo grosso no copo da parte da turbina. A lubrificação do dynamo deverá ser feita de 6 em 6 dias com oleo fino, que deverá ser collocado no respectivo copo.

Turbo-dynamo type "K 2" (das locomotivas "Mikado")
— A lubrificação deste type de turbo-dynamo é feita com oleo grosso que deverá ser posto de 6 em 6 dias nos diversos co-

pos e de 24 em 24 horas de funcionamento no bujão da turbina.

Oleo grosso = Oleo A
Oleo fino = Oleo B

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 24 de julho de 1922.

J. Sartori

Pelo Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 57

C: INT/IMA/INLC
/SNL.

CIRCULAR N.º 215

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

**REGULAMENTO PARA O SERVIÇO
DE PINOS E MANILHAS**

Tendo o sr. Eng.º Chefe do Trafego baixado, em data de 27 do mez findo, uma circular regulamentando o serviço de pinos e manilhas nas estações, chamo a vossa attenção para um topico de tal regulamento, cuja execução vos está affecta:

“TODA LOCOMOTIVA DEVERÁ ESTAR MUNIDA DE PINOS E MANILHAS DE MODO QUE POSSAM SER ENGATADAS EM QUALQUER TYPO DE ENGATES USADOS NESTA VIAÇÃO.

A LIGAÇÃO DE UMA LOCOMOTIVA A UM CARRO OU COMBOIO SERÁ SEMPRE FEITA COM A MANILHA D'AQUELLA.”

Providenciae de accordo.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 2 de agosto de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 53

C: INT/IMA/CHO
VHL/SNL.

CIRCULAR N.º 223

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

**CONSERVAÇÃO DOS MANGOTES DO FREIO
A VACUO NOS CARROS E VAGÕES**

Não sendo desejo desta Chefia retirar os mangotes dos vagões de gado ultimamente collocados, com o fim de garantir a maior segurança possível dos trens de gado, quando em circulação, e afim de mantel-os em bom estado de conservação, recommendo-vos fazerdes observar as seguintes instruções:

Compete aos Visitadores dos diversos depósitos e postos de visita:

- 1.º) Examinar attentamente os mangotes de fôrma a verificar que estes se conservam bem fixos no respectivo encaçamento, devendo a braçadeira de fixação estar em perfeito estado.
- 2.º) Verificar o estado dos boccaes e arruelas, afim de quando se proceder ao engate dos mangotes este seja feito em condições herméticas.
- 3.º) Quando um trem chegar á estação devem os visitadores verificar o estado dos mangotes; se estiverem engatados devem observar a sua posição e ver se corresponde a um bom funcionamento; se é conservada a distancia requerida do topo dos trilhos, que não deve ser inferior a 25 centímetros.
- 4.º) Quando os vagões estiverem circulando sem funcionar o freio a vacuo, deve o mangote conservar-se no respectivo suporte, e este deve ter um raio que não

CIRCULAR N.º 224

Srs. Chefes e Encarregados de Depositos

**REGULAMENTO PARA O SERVIÇO
DE PINOS E MANILHAS**

Em additamento á minha circular n. 215, de 2 do corrente, informo-vos que todas as locomotivas, ao sahirem dos depositos ou das Officinas, devem estar providas de 3 pinos e 3 manilhas de engate, sendo 2 destas direitas e 1 torta.

Escriptorio Central em Porto Alegre, 17 de agosto de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 53
C: INT/IMA/CHO
vhl. r.

*CIRCULAR N.º 234

A todo o pessoal

VIAJAR EM LOCOMOTIVAS

Confirmo as minhas circularès n. 100, de 30 de junho do anno p. p. e n. 112, de 11 de julho do mesmo anno.⁽¹⁾

A seguir indico mais detalhadamente os funcionarios, empregados, etc. que podem viajar nas locomotivas de qualquer trem, sem que seja necessario autorisação especial e que são:

(1) Eis o texto das citadas circulares:

CIRCULAR N.º 100

Srs. Chefes e Encarregados de Depositos

EMPREGADOS QUE VIAJAM NAS LOCOMOTIVAS

Em obediencia á recente determinação do sr. Director, somente poderão viajar nas locomotivas os empregados da Estrada que tiverem passe com os seguintes dizeres: — **PODE VIAJAR EM QUALQUER TREM OU LOCOMOTIVA** — o qual deverá ser apresentado ao machinista.

Nas locomotivas dos trens de passageiros só poderá viajar o pessoal da tracção que estiver em serviço ou fiscalisação, munido de passe com a declaração citada.

Recommendo-vos e aos srs. Inspectores de Tracção e Instructores de Machinistas a maxima vigilancia para a execução da presente ordem.

Saudações

Secretaria da Locomoção em Santa Maria, 30 de junho de 1921.

Pasta 66

C: INT/IMA/INM
INIC/EC/CHO
VHL/SNL.

Octacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

CIRCULAR N.º 112

Srs. Chefes e Encarregados de Depositos

EMPREGADOS QUE VIAJAM NAS LOCOMOTIVAS

De ordem do sr. Director mantenho os termos da minha circular n. 100, do dia 3 do corrente, ficando porém com autorisação para viajarem em qualquer locomotiva os Engenheiros Residentes e os Mestres de Linha exhibindo aos machinistas o seu passe, mesmo que este passe não tenha os seguintes dizeres:

“**PODE VIAJAR EM QUALQUER TREM OU LOCOMOTIVA**”

Saudações

Chefia da Locomoção em Santa Maria, 11 de julho de 1921.

Pasta 66

C: INT/Chv/Chf/DR
OP/SNL. Chx

Octacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

a) O sr. Director e Chefes de Serviço e pessoas que viajam em sua companhia.

b) O Sub-Chefe da Locomoção, Ajudantes da Locomoção, Auxiliares Technicos da Locomoção, Inspectores da Locomoção, Chefes de Officinas, Chefes e Encarregados de Depósitos, Machinistas Instructores, Sub-Chefes e Ajudantes do Trafego e da Via Permanente, Engenheiros Residentes, Mestres de linha, Representante da Companhia fornecedora de lubrificantes, em serviço da Estrada, e o Medico da Caixa de Socorro,⁽²⁾ quando a chamado urgente, este excepto nas locomotivas dos trens de passageiros.

c) O machinista, o praticante de machinista, o foguista e o ajudante de foguista que estiverem indicados a exercer as suas funções na locomotiva.

d) O manobreiro, o guarda-chaves que estiverem exercendo as suas funções quando em serviço de manobras no recinto das estações e desvios.

e) Em casos de accidentes, soccorro, e serviços urgentes de linha, Representante da Companhia fornecedora de locomotiva escoleira, poderão viajar, além das pessoas citadas, porém, sómente quando em cumprimento de suas funções, as seguintes:

- 1.º O Inspector do Trafego;
- 2.º O agente da Estação;
- 3.º O Encarregado do Soccorro;
- 4.º O Capataz do lastro;
- 5.º O Chefe do trem;
- 6.º O guarda-freios;
- 7.º Operarios e trabalhadores de qualquer departamento da Estrada.

(2) Hoje, Caixa de Aposentadorias e Pensões.

Fica portanto esclarecido que sómente poderão viajar em qualquer locomotiva de qualquer trem os funcionarios e pessoas indicadas nas letras a, b, c, d. Sómente em casos especiaes poderão viajar na locomotiva, **quando esta viajar escoleira**, os empregados indicados na letra e.

f) Todos os demais funcionarios da Viação ou pessoas extranhas a esta **não poderão viajar nas locomotivas** sem que apresentem uma ordem especial assignada pelo sr. Director autorisando-os a viajar na locomotiva.

Tendo-se verificado que as ordens existentes têm sido varias vezes infringidas, dando, talvez, causa a graves desastres de vidas e do material rodante, communico que será **summariamente demittido o machinista** que incorrer na infracção das presentes ordens.

Fica, portanto, bem esclarecida a demissão do machinista nos seguintes casos:

1.º — **Trens de passageiros, especiaes de passageiros e de pagadores:** sempre que o machinista consentir na locomotiva, durante a viagem do trem completo, o Chefe de trem, os guarda-freios, o bagageiro e qualquer outra pessoa que não estiver nas condições indicadas nas letras a, b, c, d, f.

2.º — **Trens de carga e carvão:** sempre que o machinista consentir na locomotiva, durante a viagem do trem completo, o Chefe de trem, os guarda-freios e qualquer outra pessoa que não estiver nas condições indicadas nas letras a, b, c, d, f.

3.º — **Trens de lenha:** sempre que o machinista consentir na locomotiva, durante a viagem do trem completo, o capataz do trem, o Chefe do trem, os guarda-freios, os trabalhadores e qualquer outra pessoa que não estiver nas condições indicadas nas letras a, b, c, d, f.

4.º — **Trens de lastro:** sempre que o machinista consentir na locomotiva, durante a viagem do trem completo, o Capataz do lastro, o Chefe de trem, os guarda-freios, os trabalhadores e qualquer outra pessoa que não estiver nas condições indicadas nas letras a, b, c, d, f.

5.º — **Locomotivas de manobras:** sempre que o machinista consentir na locomotiva, durante a marcha desta qualquer pessoa que não estiver nas condições indicadas nas letras a, b, c, d, f.

6.º — **Locomotiva escoteira:** sempre que o machinista consentir na locomotiva, durante a marcha desta, qualquer pessoa que não estiver nas condições indicadas nas letras a, b, c, d, e, f.

Escriptorio Central da Locomoção, em Porto Alegre, 19 de agosto de 1922.

Pasta 66
C: DR/Ch. serv.
FVB/. r.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

CIRCULAR N.º 235

A todo o pessoal

REVISÃO DOS TRENS PELO MACHINISTA E CHEFE DE TREM

Scientífico que é obrigatoria a revisão de qualquer trem pelo machinista e chefe de trem.

I.º) A revisão do trem a que o machinista e chefe de trem devem proceder, constitue no seguinte:

- a) A graduação e funcionamento dos freios a mão ou a vacuo de cada vehiculo do seu trem.
- b) As condições dos engates de cada vehiculo.
- c) A observação de qualquer defeito grave que offereça perigo na marcha do vehiculo.

II.º) A revisão do trem deve ser procedida pelo machinista e pelo chefe de trem nas seguintes estações:

- a) Na estação inicial do trem, ao engatar este á sua locomotiva.
- b) Em todas as estações intermediarias sempre que seja adicionado um ou mais vehiculos ao seu trem.
- c) Em todas as estações situadas em trechos de rampas fortes e perigosas.

III.º) O machinista e chefe de trem devem fazer a revisão do trem em companhia do seguinte pessoal:

- a) Nas estações onde existe Posto de Visita o visitador ou o ajudante de Visitador deve acompanhar o machinista e chefe de trem.

b) Nas estações onde não existe Posto de Visita, o Chefe de trem deve acompanhar o machinista e na falta do Chefe de Trem o Encarregado do trem, seja este de Lenha, Lastro, carvão ou soccorro.

IV.º) Quando o machinista e chefe de trem encontrarem, por ocasião da revisão, um ou mais veículos com má graduação ou má funcionamento do freio, com engates em más condições ou com qualquer outro defeito grave, deve proceder-se da seguinte forma:

a) Nas estações onde tem Posto de Visita:

O Visitador e seu pessoal deverão corrigir o defeito apontado pelo machinista e, se isto não for possível sem grande atraso do trem, o Visitador deverá, em ultimo caso, retirar o veículo do trem se julgar que em marcha poderá soffrer algum accidente.

b) Nas estações onde não existe Posto de Visita:

O Chefe de Trem e seu pessoal deverão corrigir os defeitos com auxilio do machinista; quando assim não for possível, o veículo deverá ser retirado, de accordo com o agente da estação.

V.º) As estações situadas em trechos de rampas fortes e perigosas e onde cada veículo deve ser revisado com especial cuidado pelo machinista e chefe de trem são as seguintes.

1.ª SECÇÃO DE TRACÇÃO

a) **Porto Alegre—Couto:**

(Ida) **Porto Alegre** ou Gravatáhy, Rio dos Sinos,
Montenegro, João Rodrigues.

(Volta) Rio Pardo ou Couto, Barreto, **Montenegro**.

b) **Montenegro—Caxias:**

(Ida) **Montenegro**, Maratá.

(Volta) **Caxias**, Carlos Barbosa, **Barão**, Linha Bonita.

c) **Rio dos Sinos—Taquara:**

(Ida) Rio dos Sinos, Novo Hamburgo.
(Volta) Taquara.

d) **Taquara—Canella:**

(Ida) **Taquara**.
(Volta) Gramado.

e) **Carlos Barbosa—Alfredo Chaves:**

(Ida) **Carlos Barbosa**.
(Volta) **Bento Gonçalves**.

2.ª SECÇÃO DE TRACÇÃO

a) **Santa Maria—Cruz Alta:**

(Ida) **Santa Maria**, Taquarembó, Tupacretan.
(Volta) **Cruz Alta**, Julio de Castilhos, **Pinhal**.

b) **Cruz Alta—Santo Angelo:**

(Ida) **Cruz Alta**.
(Volta) **Santo Angelo**.

c) **Santa Maria—Cacequy:**

(Ida) **Santa Maria**.
(Volta) **Cacequy**, Canabarro.

d) **Dilermando de Aguiar—Jaguary:**

(Ida) **Dilermando de Aguiar**.
(Volta) **Jaguary**.

e) **Santa Maria—Couto:**

(Ida) **Santa Maria**, Cachoeira.
(Volta) **Couto**.

f) **Rio Pardo—Santa Cruz:**

(Ida) **Rio Pardo**.
(Volta) **Santa Cruz**.

3.ª SECÇÃO DE TRACÇÃO

- a) **Cacequy—São Gabriel:**
(Ida) Cacequy, Bella Vista,
(Volta) São Gabriel.
- b) **Cacequy—Uruguayana:**
(Ida) Cacequy, Tigre, Alegrete,
(Volta) Uruguayana, Alegrete.
- c) **Cacequy—Sant'Anna:**
(Ida) Cacequy, Rosario,
(Volta) Sant'Anna.

4.ª SECÇÃO DE TRACÇÃO

- a) **São Gabriel—Bagé:**
(Ida) S. Gabriel, Ibaré, S. Sebastião,
(Volta) Bagé, S. Sebastião, Tres Estradas.
- b) **Bagé—Rio Grande:**
(Ida) Bagé, S. Rosa, Candiota, Pedras Altas,
(Volta) Rio Grande, C. Chato, P. Altas, Candiota.

5.ª SECÇÃO DE TRACÇÃO

- a) **Cruz Alta—Marcellino Ramos:**
(Ida) Cruz Alta, Santa Barbara, Passo Fundo, Paiol Grande, Barro.
(Volta) Marcellino Ramos, Barro, Coxilha, P. Fundo, P. Mercado.

OBSERVAÇÕES: Os machinistas dos trens de passageiros devem geralmente revisar o trem, somente nas estações cujos nomes se salientam em typo gordo.

CONCLUSÃO

Em caso de serem os accidentes de trens molivados:

- 1) pelo máo funcionamento dos freios;
- 2) pelas más condições dos engates;
- 3) por outros defeitos graves,

caberá também parte da responsabilidade ao machinista, em virtude de não ter convenientemente cumprido com as presentes determinações.

Esriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 21 de agosto de 1922.

Octacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/Ch. Serv.
FvB/SNL.
Pasta 55

NOTA. — Corrigida, de accordo com a circular n. 1, de 2 de janeiro de 1923, que fica assim supprimida. A denominação das secções de tracção foi actualizada.

CIRCULAR N.º 242

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

**MAU ESTADO DOS FREIOS
DOS VAGÕES DE CARGA**

Acabo de verificar que a conservação dos freios nos carros de carga deixa muito a desejar.

Sendo este um aparelho de grande importancia para segurança de um trem em marcha, determino que tomeis energicas providencias junto aos vossos visitadores, dando-lhes conhecimento da presente e fiscalizando, pessoalmente, o interesse que cada um vae tomar pela conservação dos freios.

A segurança de um freio não consiste unicamente em estarem as sapatas ligadas ás rodas; é preciso, tambem, que as roscas estejam em boas condições, todos os pinos munidos dos respectivos contra-pinos e as hastes perfeitamente desen-cravadas.

E' tambem de grande importancia que o comprimento dos varões mestres não seja excessivo; por isso determino que cada freio revisado e encontrado com o varão comprido, seja este encurtado, em vez de collocar-se enchimento de peças nos garfos, o que é habito commum em todos os Depósitos e Postos de Visitação.

Dou copia da presente aos srs. Inspectores do Material Rodante e de Tracção, e Instructores de machinistas para que muito fiscalisem este serviço, e inspeccionem, em suas via-

gens, os freios dos trens, fazendo communicação quando encontrarem freios defeituosos, indicando tambem o ultimo deposito que devia ter feito a reparação.

Escusado é dizer que para os carros de passageiros tambem devem ser observadas estas ordens.

Escriptorio Central em Porto Alegre, 26 de agosto de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: INT/IMA/INM
Vzl de Sme, Cch
Pnl, Tp e Clb

CIRCULAR N.º 256

Srs. Inspectores de Tracção

ORDENS DE SERVIÇO AO PESSOAL

Poucos são os inspectores que me enviam as copias de ordens de serviço que costumam dar aos chefes e encarregados de Depositos e instructores de machinistas para a boa marcha do serviço.

Desejando estar ao par dessas ordens, peço que sempre me mandeis uma copia da correspondencia que expedirdes nesse sentido.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 6 de setembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 53
C: VB/AK.

CIRCULAR N.º 257

Srs. Chefes e Encarregados de Depositos

TRANSPORTES DE BAGAGEM

Chamo a vossa attenção para os termos de minha circular n. 51, de 24 de novembro de 1920, que aqui transcrevo:

“Para os devidos effeitos, participo-vos que os carros que são concedidos ao pessoal, nos casos de remoção, devem ser desimpedidos pelos mesmos em um praso maximo de oito dias (8) após a chegada ao seu destino. Toda e qualquer infracção da presente ordem importará em severa punição dos culpados. Os srs. Chefes e Encarregados de Depositos devem exercer a maior fiscalisação participando-me sempre que houver infracção.”

Como frequentemente o sr. eng.º Chefe do Trafego reclama contra o facto dos carros permanecerem occupados por empregados removidos 15, 20 e mais dias, levo ao vosso conhecimento o seguinte:

Toda a vez que qualquer empregado sob vossas ordens mantiver um vehiculo occupado com a sua bagagem ou delle utilizar-se para moradia por mais de 8 dias, o que saberei por aviso do departamento do Trafego, debitar-vos-ei a importancia de 5\$000 por dia excedente, até que o vagão seja desoccupado.

Espero que empregareis severa vigilancia a respeito, evitando a applicação dessa medida, que se torna indispensavel em beneficio do rendimento da Viação.

Escriptorio Central em Porto Alegre, 9 de setembro de 1922.

Pasta 66
C: INT/GHF
Vhl. r.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

CIRCULAR N.º 279

*Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos
Inspectores de Tracção
Instructores de Machinistas*

(para conhecimento de todos os machinistas)

**AVALIAÇÃO DO COMBUSTIVEL
RECEBIDO PELOS MACHINISTAS**

LENHA

Pelas pesquisas feitas por esta Chefia sobre o modo mais pratico e efficiente de avaliação da lenha com que são fornecidos os tenders, chegou-se á conclusão, que os dois methodos indicados a seguir, são os que mais convêm e por esse motivo serão adoptados.

Os methodos são estes:

- 1.º) **Empilhamento da lenha entre estacas**, o que vamos intitular "Methodo n. 1."
- 2.º) **Medição da lenha em duplos esterres**, o que vamos intitular "Methodo n. 2".

O METHODO N.º 1 será adoptado, a partir de hoje, em todos os pontos de fornecimento de lenha ao longo da linha, nas estações e nos depósitos de locomotivas onde isto fôr possível e onde ha pouco fornecimento de lenha. Tambem será adoptado nos depósitos de locomotivas onde são fornecidas locomotivas dos trens em transitio.

O METHODO N.º 2 será adoptado, desde já, em todos os depósitos de locomotivas, onde, por falta de espaço não é possível adoptar o METHODO N.º 1.

Descripção do Methodo n. 1

- a) E' enterrada uma estaca cuja altura fica 2 metros acima do sólo e á distancia (em linha recta) de 2 metros desta, é enterrada outra estaca de identica altura.
Teremos assim um vão de 4 metros cubicos de lenha.
- b) A 3 metros de distancia desta ultima estaca é enterrada outra da mesma altura de modo a obter-se um vão para 6 metros cubicos de lenha.
- c) A 4 metros de distancia desta ultima, é enterrada uma quarta estaca da mesma altura de forma que obtemos um vão para 8 metros cubicos de lenha.

RESUMO:

No 1.º vão, cabem:	4 metros cubicos de lenha
No 2.º vão, cabem:	6 metros cubicos de lenha
No 3.º vão, cabem:	8 metros cubicos de lenha
Total.....	18 metros cubicos de lenha

OBSERVAÇÕES:

Para obtermos a metade da lenha (em metros cubicos) empilhada em cada vão, cada estaca levará nas tres faces (frente e lado), um traço de linha branca á altura de um metro do sólo.

Fornecendo-se então sómente a lenha da camada até ao traço branco de um metro, obteremos as seguintes quantidades:

- 1.º vão = 2 metros cubicos de lenha
- 2.º vão = 3 metros cubicos de lenha
- 3.º vão = 4 metros cubicos de lenha

Ainda serão feitos traços menores, á altura de $\frac{1}{2}$ metro do sólo e outros a contar do traço maior (marcação da altu-

ra de 1 metro) de modo a poder medir-se ainda quantidades menores de lenha.

Fornecendo-se, por exemplo, a lenha empilhada entre um e outro traço, (marca branca de $\frac{1}{2}$ em $\frac{1}{2}$ metro) sabe-se que se obtem as seguintes quantidades:

- 1.º vão: 1 metro cubico de lenha
- 2.º vão: $1\frac{1}{2}$ metros cubicos de lenha
- 3.º vão: 2 metros cubicos de lenha

Para simplificar a comprehensão deste methodo, envio-vos annexo um desenho o qual deve ser affixado nos depositos para conhecimento de todo o pessoal.

Descripção do Methodo n. 2

Todos os Depositos da Locomoção devem dispôr de 2 ou mais **duplo-esteres**. O duplo-estere é uma armação de caibros de 8x8 que tem um metro de altura interna por 2 metros de comprimento interno por um metro de largura, com capacidade de 2 metros cubicos de lenha.

Devido ao seu pouco peso (quando vazio) este duplo-estere é portatil e póde ser removido de uma pilha para outra de accordo com a conveniencia do fornecimento.

Para a medição de um metro cubico de lenha, é feita á altura de $\frac{1}{2}$ metro uma marca a tinta branca na armação.

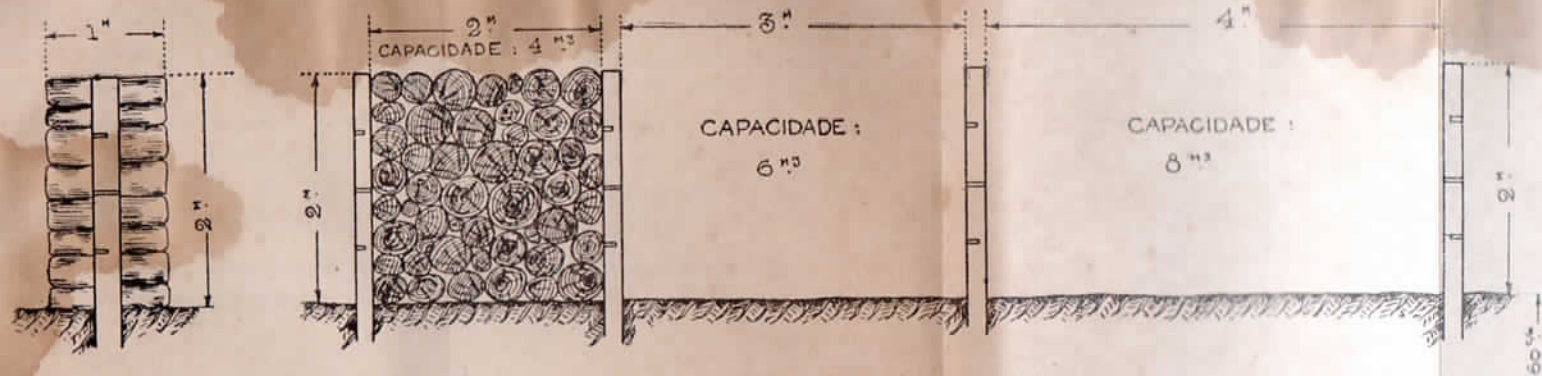
FORNECIMENTO:

Os duplo-esteres devem achar-se sempre abastecidos de lenha.

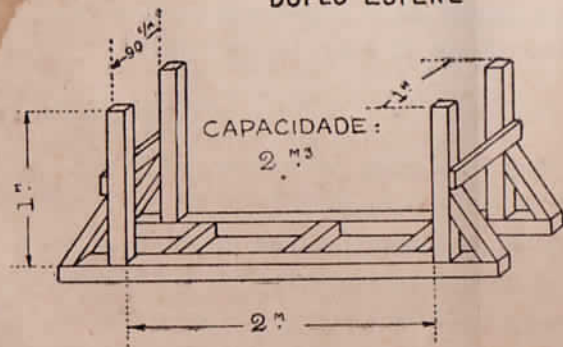
Os seus paradeiros convenientes são proximos á pilha e por occasião do fornecimento ficarão entre esta e o tender.

Quando encostar uma locomotiva para o fornecimento, abastecer-se-á, em primeiro lugar, da lenha de um duplo-

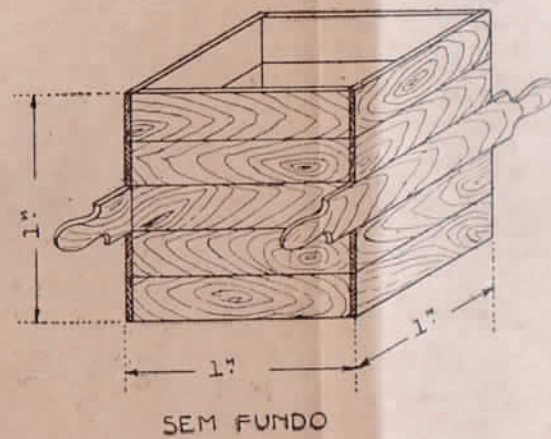
METHODO Nº 1
ESTACAS



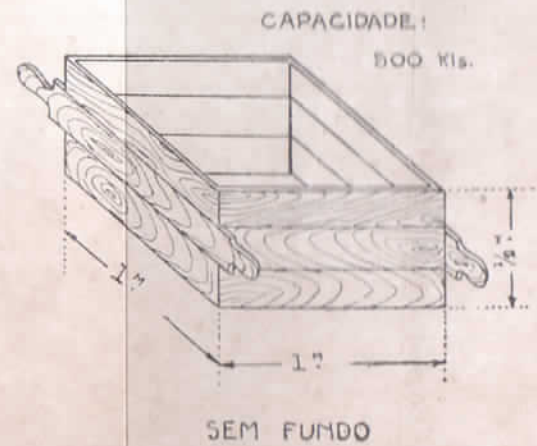
METHODO Nº 2
DUPLO ESTERE



CAIXA PARA MEDIR
NÓ DE PINHO
CAPACIDADE: 1 m³



CAIXA PARA MEDIR
CARVÃO COMMUM



estere e depois deste estar vazio fornecer-se-á da lenha do 2.º duplo-estere. Enquanto se fornecer o tender do 2.º duplo-estere, se encherá novamente o 1.º duplo-estere com lenha da pilha e assim se procederá alternativamente até que esteja o tender abastecido. Verifica-se que este methodo de medição de lenha não é moroso e portanto não traz prejuizo ao serviço e por esta razão deve ser adoptado em todos os depositos de locomotivas onde não é pratico o empilhamento entre estas, denominado "Methodo n. 1".

No desenho que junto a este vos envio encontrareis as dimensões do duplo-estere.

NÓ DE PINHO

Para a medição do nó de pinho fica adoptada uma unica medida e que é a caixa sem fundo de um metro de largura, um metro de comprimento e um metro de altura, cuja capacidade é de um metro cubico de nó de pinho.

FORNECIMENTO:

Em todos os pontos, onde é fornecido nó de pinho ás locomotivas, devem existir no minimo 2 destas medidas.

A maneira do fornecimento é simples e por todos conhecida, sendo por esta razão superfluo uma descripção.

Sendo a caixa portatil devido ás suas pequenas dimensões, poderá ser removida de um para outro ponto, de accordo com as exigencias do fornecimento.

Para fins convenientes encontrareis todas as dimensões no desenho annexo.

CARVAO

Empregamos nas locomotivas desta Viação carvão em fôrma de **briquette** e que geralmente é de procedencia ingle-

za, e **carvão commum**, em pedaços como sahe da mina, seja nacional ou estrangeiro.

Avaliação e fornecimento do carvão briquette

A avaliação do peso do carvão briquette é a mais simples e a menos trabalhosa. E' sufficiente contar os briquettes no acto do fornecimento do tender e multiplicar o numero total dos briquettes fornecidos pelo peso (officialmente autorizado pelo Almojarifado) de um briquette.

Este methodo já está em uso e por esta razão torna-se desnecessaria uma descripção mais detalhada.

Avaliação e fornecimento do carvão commum

A avaliação do peso do carvão commum deixa ainda muito a desejar em virtude dos meios de fornecimento primitivos de que ainda dispomos.

Estão sendo estudados diversos methodos para simplificar a avaliação e para proporcionar mais facilidades ao fornecimento do carvão da carvoeira ao tender, porém até a execução desses projectos ainda vae passar algum tempo.

Precisamos, entretanto, procurar, desde já, melhorar a avaliação do carvão fornecido aos tenders e por esta razão recommendo o methodo seguinte que deverá ser provisoriamente adoptado em todos os depositos que não dispõem de meio mais pratico.

Eis o methodo:

O carvão commum deve ser medido em caixas sem fundo como se faz com o nó de pinho.

A capacidade da caixa deve ser de 500 kilos de carvão.

Para facilitar a medição do carvão em cima da pilha, deve-se utilizar uma chapa ou uma tampa de taboas que se

colloca em cima do carvão da pilha para obter um assoalho liso afim de assentar a caixa para a medição do carvão.

Fica bem entendido, que os depositos que dispõem de apparatus mais efficientes para o **fornecimento e pesagem do carvão commum aos tenders**, não precisam adoptar as caixas sem fundo aqui recommendadas. E' preciso porém que os srs. Inspectores me informem quaes os depositos que se encontram nessas condições.

Ao receberdes a presente circular deveis fazer immediatamente pedido dos duplo-esteres, caixas para nó de pinho e caixas para carvão de que necessita o vosso deposito. Estes pedidos devem ser feitos em memorandum e dirigidos aos vossos Inspectores de Tracção.

Os srs. Inspectores farão em seguida um resumo do material necessario em cada deposito de sua secção e m'o enviarão até o dia 20 de novembro proximo.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 4 de outubro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexos:
C: DR/CHX/AJC
Pasta 1
FvB/SNL.

CIRCULAR N.º 284

Srs. Inspectores de Tração e Material Rodante

**CONSERVAÇÃO DOS TABOLEIROS
DOS TRENS DE PASSAGEIROS**

Deveis dar ordens terminantes para que, por ocasião de conservação dos tableiros dos trens de passageiros ou mixtos, se faça sempre a limpeza interna dos vagões de animais.

Nenhum vagão desses deverá ser annexado ao trem sem que esteja em completo estado de asseio. Multareis os responsáveis por qualquer acto de desídia.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 4 de outubro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 29
C: DR/CHF/ED/CD
OP/LG

CIRCULAR N.º 289

Srs. Chefes das Officinas

MODIFICAÇÃO NOS CARROS

Para os devidos fins, communico-vos que esta chefia adoptou como "standard" o typo de carros americanos, da serie 531 a 572.

Em consequencia, toda a vez que deva ser reconstruido um carro de passageiros de qualquer classe deve obedecer o typo acima indicado, ou seja igual aos carros de serie 531 a 572.

Quando se tratar de reconstruir, por exemplo, carros com longarinas de ferro, como são os de procedencia belga, da serie 501 a 523, devem estes obedecer á mesma construcção, aproveitando-se as respectivas longarinas e devendo o madeiramento da caixa, janellas, e outros compartimentos internos, inclusive os assentos, trucks, freio etc., obedecer o mesmo typo dos carros acima indicados, da serie 531 a 572.

Dou copia da presente ao sr. Auxiliar tecnico para providenciar sobre a tiragem de copias dos desenhos dos actuaes carros americanos da serie 531 a 572, afim de serem remettidas ás tres officinas.

Toda vez que sahir um carro das officinas, reconstruido de accordo com as presentes instrucções, deveis dar sciencia ao sr. Inspector do Material Rodante, com copia a esta chefia.

Departamento da Locomoção em Porto Alegre, 7 de outubro de 1922.

Saudações

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: Inn/Aux. Tech.
Js/LG

*CIRCULAR N.º 292

Srs. Inspectores de Tracção

INSTRUÇÃO AO PESSOAL

Communico-vos que o sr. Director approvou a indicação feita para poder este departamento manter aulas nos diversos Depositos, com o fim de instruir o pessoal da tracção que não sabe lêr nem escrever.

Nessas condições vos autoriso a abrir cursos primarios nos Depositos que julgardes convenientes, indicando para professor um empregado da tracção em condições de bem desempenhar esse encargo com dedicação, interesse e boa vontade.

Terá gratificação de 50\$000 por mez, importancia que apparecerá na folha de pagamento, a titulo "como professor".

Para a abertura desses cursos observareis o seguinte:

a) Ministrarse-a o ensino primario, procurando ensinar os alumnos a lêr, escrever e conhecer bem as quatro operações arithmeticas.

b) O professor deverá tambem lêr aos alumnos as circulares e ordens de serviço que lhes possam interessar, bem interpretando-as, e mostrando a conveniencia de serem cumpridas rigorosamente.

c) Ensinará tambem aos alumnos os principios disciplinares communs, o respeito que devem aos seus superiores e que tambem é necessario manter entre os empregados da tracção, e procurará inculcar no espirito dos alumnos as normas dos bons costumes e da boa educação.

d) O professor deverá ser escolhido entre o pessoal da Inspectoria do Departamento em que funcionar a aula, recahindo a escolha em pessoa capaz de bem desempenhar essa missão, quer pelos seus conhecimentos, quer pela sua educação, moralidade e bons costumes.

A este departamento fareis a proposta, justificando-a.

e) Como alumnos sómente poderão ser matriculados os funcionarios do departamento da tracção, sendo obrigatoria a inscripção dos machinistas de qualquer classe e foguistas da 1.ª classe que não souberem lêr nem escrever, pois do contrario perderão o direito a promoções ou melhoria de vencimentos.

f) As despesas com livros e demais objectos necessarios a cada alumno correrão por conta deste, podendo para esse fim dirigir-se á Cooperativa de Consumo, que tem nesse sentido recommendação especial.

j) O funcionamento das aulas terá logar á hora mais conveniente, indicada pelo Inspector, sem prejuizo do serviço, sendo o comparecimento dos alumnos inscriptos obrigatorio, salvo quando estiverem em viagens. A ausencia deverá ser sempre justificada, fazendo o professor constar isso no livro ponto de frequencia.

h) O professor terá organizado um livro de matricula e frequencia que, semanalmente, deverá ser visado pelo Chefe ou Encarregado do Deposito e, mensalmente, pelo Inspector de Tracção.

Deverá apresentar mensalmente um rapido relatorio ao Chefe ou Encarregado do Deposito que poderá prestar esclarecimentos e este o passará ao Inspector, que por sua vez fará suas observações que julgar necessarias para tudo remetter ao E. Central da Locomoção.

Nesse relatorio o professor dará informações sobre o aproveitamento de cada alumno etc.

i) O professor poderá propor ao Chefe ou Encarregado do Deposito punições contra o alumno que se mostrar rebelde ao cumprimento dos seus deveres na aula, punições que importarão em multas razoaveis.

Levará tambem ao seu conhecimento qualquer irregularidade occorrida durante as aulas, a falta de frequencia etc.

j) Nenhum curso poderá funcionar sem estarem inscriptos pelo menos tres alumnos,

k) O Chefe ou Encarregado do Deposito deverá fiscalisar o funcionamento das aulas o mais assiduamente possivel e levará ao conhecimento do Inspector qualquer irregularidade observada.

l) Ao Inspector cabe tambem identica fiscalisação, sob todos os pontos de vista, interessando-se pela boa marcha das aulas e pelo aproveitamento de cada alumno. Em cada semana o inspector deverá comparecer á aula e fará preleções sobre dados technicos da locomotiva, funcionamento dos seus orgãos essenciaes, consumo de oleos e combustiveis etc.

m) De tres em tres mezes o professor submeterá cada alumno a um exame, afim de melhor conhecer o seu aproveitamento, informando a quem competir dos resultados obtidos.

Recommendo aos srs. Inspectores de Tracção que, baseados nos elementos acima expostos, deverão organizar o regulamento interno para as aulas da sua secção, exigindo respeito e ordem durante o seu funcionamento.

Estou bem certo de que se cada inspector e cada chefe ou encarregado do Deposito se interessar e esforçar-se para que as aulas funcionem regularmente e, se cada professor

bem se compenetrar dos seus deveres, os resultados beneficos com a iniciativa tomada não se farão demorar.

Espero, portanto, que com o concurso efficaz de todos os dedicados auxiliares deste departamento o exito desta tentativa será completo.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 9 de outubro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/CHV/ED/CD/INM
OP/LG.

CIRCULAR N.º 293

Srs. Chefes de Oficinas

MODIFICAÇÃO NO MATERIAL RODANTE

Conforme proposta feita a esta Chefia pelo sr. Inspector do Material Rodante, anexo vos envio copia do desenho Z D-342, mostrando a applicação de ferro U para segurança dos pára-choques dos vagões de 10 e 13 toneladas.

Providenciae para que seja feita essa modificação nos vagões acima mencionados.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 11 de outubro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 26
Annexo:
C: INM/Aux. Tech.
PID/SNL.

*CIRCULAR N.º 296

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

BARRIS VASIOS DE OLEOS

Os depósitos das 1.ª, 2.ª, 3.ª e 5.ª Secções devem mandar ao Armazem de Santa Maria todos os barris vazios que tiverem e os depósitos da 4.ª Secção deverão envia-los ao Armazem de Rio Grande.

Providenciae em seguida.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 11 de Outubro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 58
C: Chx/Int-1 a 5

CIRCULAR N.º 306

*Srs. Chefes de Oficinas
Chefes e Encarregados de Depósitos*

**SARRAFOS NO ASSOALHO DOS
VAGÕES GRADEADOS**

Recommendo-vos cuidado na collocação de sarrafos no assoalho dos vagões de transporte de animaes, os quaes são arrancados em viagem pelos cascos dos proprios animaes e muitas vezes não são repregados ou substituidos.

Os srs. Chefes de Oficinas não deixarão sair da reparação vagões de animaes cujos assoalhos não estejam devidamente munidos de sarrafos.

Quando em trafego, os visitadores deverão concertar ou substituir os sarrafos estragados, bem como substituir ou concertar taboas estragadas do assoalho dos vagões de animaes.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 19 de outubro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 37
C: DR/CHF/INM/INT

CIRCULAR N.º 310

Srs. Chefes de Oficinas

**REPARAÇÃO DE VEICULOS
DAS ESTRADAS DO NORTE**

Em additamento ás ordens expedidas a respeito, recommendo-vos dardes preferencia ás reparações de vehiculos pertencentes a outras estradas.

Quando taes vehiculos, mesmo avariados, permanecem nas linhas da Viação Ferrea, esta é obrigada a pagar estadia dobrada, o que, com empenho, se deve evitar.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 20 de outubro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 27
C: DR/CHF/INT/INM/CD/ED

CIRCULAR N.º 311

Srs. Chefes e Encarregados de Depósitos

ESCALAS TELEGRAPHICAS

Em additamento ás minhas circulares n.º 227, de 17 de agosto e n.º 249, de 1 de setembro(*), referentes ás escalas telegraphicas, communico-vos que fica estabelecido, a partir desta data, o systema seguinte, ficando portanto, sem effeito as duas circulares anteriores:

Devendo a escala telegraphica ser dactylographada todos os dias, immediatamente após ao seu recebimento no Escriptorio Central da Locomoção, e existindo para este fim um impresso especial, torna-se indispensavel que seja obedecido um certo methodo, para facilitar ao dactylographo a copia da escala directamente dos telegrammas.

Este methodo consiste na disposição systematica das **differentes classes** dos trens e no emprego de termos convencionaes para a designação da situação das locomotivas.

Em virtude de ser o numero total de locomotivas e a classe de trens que estas effectuam muito differente de um para outro deposito, cada deposito terá uma escala telegraphica de modelo especial, a qual fica estabelecida mais adiante.

Para não sobrecarregar o serviço do telegrapho, fica adoptado, para cada classe de trem e para cada designação referente ao serviço das locomotivas, um **numero de ordem**.

Estes **numeros de ordem** serão citados nas escalas telegraphicas pelos srs. Chefes e Encarregados de Depósitos, pela fórma que mais adiante explicarei.

(*) Ambas as circulares supprimidas nesta colleção, em virtude da presente consolidar as respectivas instrucções.

No "**Quadro geral dos numeros de ordem**", annexo a esta circular, encontrareis todas as designações necessarias para a confecção do telegramma da escala.

Afim de evitarmos a indicação desnecessaria de todos os **numeros de ordem**, encontrareis tambem mais adiante a "**Escala modelo**" para cada um dos diversos depositos.

Os **numeros de ordem** da "**Escala modelo**" devem, porém, **ser citados**, sem excepção alguma, no telegramma do respectivo deposito.

Normas a seguir para fazer o telegramma da escala telegraphica:

- a) De ordinario cada deposito apenas citará o serviço indicado na sua **escala modelo**.

Se, porém, houver alterações no serviço habitual, então o deposito citará o **numero de ordem** correspondente á classe do serviço da locomotiva e que consta no "**Quadro geral dos numeros de ordem**".

- b) Em caso algum o deposito poderá omitir um **numero de ordem** constante de sua "**Escala modelo**".

Se nenhuma locomotiva effectuar o serviço correspondente a um dos **numeros de ordem**, o sr. Chefe ou Encarregado do Deposito citará **depois deste numero de ordem**, a palavra: Nihil.

- c) **Deve figurar** na escala telegraphica de cada Chefe ou Encarregado de Deposito **toda e qualquer locomotiva que pertencer ao seu deposito**.

Não é admissivel que um Chefe ou Encarregado de Deposito deixe de incluir no seu telegramma qualquer uma de suas locomotivas com a allegação de que não sabe onde anda.

- d) **O total de locomotivas** de cada deposito, sob n.º de ordem X 23, será somente alterado em caso **desta Chefia**

augmentar ou diminuir o numero de locomotivas, por meio de **ordens de transferencia**, por telegramma ou carta.

Fica, pois, entendido que uma locomotiva deixará de figurar no telegramma de escala de seu deposito, **sómente depois** de ter seguido ao seu novo destino, isto é, para outro deposito, transferida, ou para as officinas.

- e) As locomotivas que **estiverem nas officinas** em reparação (numero de ordem X 24) ou aguardando reparação (numero de ordem X 25) não poderão figurar nos telegrammas de escala dos Chefes ou Encarregados de Depositos.
- f) As locomotivas pertencentes a um outro deposito (locomotivas extranhas), não devem apparecer na escala telegraphica de um segundo deposito, quando effectuarem os seus trens habituaes.

Sómente em casos especiaes um Chefe ou Encarregado de Deposito deverá fazer figurar locomotivas de outros depositos em sua escala telegraphica e estes casos são:

- 1.º — Locomotivas que effectuam trens especiaes ou extraordinarios de qualquer classe **fora de seus trechos habituaes e em outras Secções de Inspectorias**.
 - 2.º — Locomotivas de um deposito que se destinem a uma officina longinqua.
 - 3.º — Locomotivas que sahem das officinas e que se destinam a um deposito longinquo.
- g) No caso do Chefe ou Encarregado do Deposito necessitar escalar no seu telegramma locomotivas extranhas ao seu deposito, como ficou mencionado na letra

f n.ºs 1.º, 2.º e 3.º, estas locomotivas e seus respectivos trens devem figurar no seu telegramma **depois do total das locomotivas de seu deposito** (abaixo do n.º de ordem X 23) e não serão incluídas na somma.

- h) O Chefe ou Encarregado do Deposito que, pelos motivos citados na letra f, não souber onde está uma ou mais de suas locomotivas, não poderá deixar de mencioná-la no seu telegramma, como resa a letra c, e, por esta razão, citará o numero da locomotiva e o incluirá no total e dirá na escala, **depois do n.º de ordem** respectivo: — “Veja escala dos depositos da 1.ª Secção” (ou 2.ª, 3.ª, etc., segundo o destino das locomotivas.)
- i) **Deve-se**, nos telegrammas da escala, **citar sempre as iniciaes dos trens** que, para os de passageiros, mixtos, suburbios e excursão se compõem de **letra e numero** e para os trens de carga, animaes, lastro, lenha, carvão, etc. são usados sómente **numeros**.

Os trens **especiaes**, que em geral não têm **iniciaes**, como sejam os trens de Administração, de pagador, etc., deverão ser citados por palavras abreviadas, como, por exemplo: Trem Esp. DR, ou Trem Esp. Chf, ou Trem Esp. Pgd, etc.

- j) E' obrigatorio escrever na escala telegraphica o seguinte:
 - 1.º — “Locs para trens amanhã, dia....” (dizer a data).
 - 2.º — Citar todos os n.ºs de ordem da escala modelo do deposito.
 - 3.º — Depois de cada n.º de ordem, deve seguir a palavra **Loc** ou **nihil**.
 - 4.º — Depois da palavra **Loc**, cita-se o numero da locomotiva.

- 5.º — A seguir do numero da locomotiva, deve-se escrever a palavra **Trem** no caso da locomotiva effectuar algum trem.
- 6.º — Depois da palavra **Trem**, deve-se escrever as iniciaes do trem (letra e numero) ou, caso o trem não tenha iniciaes, escrever-se-á a sua denominação em palavras abreviadas.
- 7.º — Depois das iniciaes do trem, seguem-se a **procedência** e o **destino**, menos para os trens de passageiros e mixtos.
- 8.º — São consideradas **locomotivas de reserva** sómente aquellas indicadas por esta Chefia. A locomotiva de reserva figurará no telegramma, quando parada no deposito, sob o n.º de ordem X-19.
- 9.º — Deve-se escrever por extenso o numero que indica o total de locomotivas do deposito e que figura sob o **n.º de ordem X 23**.

Os **numeros de ordem** já exprimem o **typo do trem** e a **situação em que a locomotiva se acha**, de modo que é desnecessario empregar-se palavras para dizer a mesma cousa já expressa pelos n.ºs de ordem.

O n.º de ordem **X 15**, por exemplo, significa: — **manobra** e o n.º **X 20** significa: — **em conservação no deposito**; no telegramma da escala não se deve, portanto, escrever a palavra **manobra** e nem as palavras: — **em conservação no deposito**, etc.

E' facil de comprehender a confecção do telegramma da escala pelo exemplo que dou, a seguir, para o que me servi da escala telegraphica de Bagé, para as locomotivas dos trens desta data.

Copiei, para fins de comparação, a escala de Bagé tal qual como aqui foi recebida e, mais adiante, fiz a mesma escala pelo methodo novo de **n.º de ordem**.

Vereis que não ha nenhuma difficuldade para organizar o telegramma pelo novo methodo.

E', porém, necessario que estudeis bem as presentes instrucções, pois toda a escala que não vier nas condições indicadas vos será devolvida e reclamada até conseguirdes confeccional-a em ordem, visto que, do contrario, não se poderão dactylographar as escalas recebidas.

1.º Exemplo. (Methodo antigo.)

- "Telegramma n.º 12.
- "Do Cd-2 ao Chl—Ipm-3—Int-3.
- "Locs para trens amanhã 22.
- "Loc 213 P-11 P-12.
- "Loc 306 trem 401 Sge Bgé.
- "Loc 315 406 Bgé Bv volta escoteira a Sge.
- "Loc 329 trens 402, 407 carga Bgé Sge Bgé.
- "Loc 344 trens 404, 403 carga Bgé Ré Bgé.
- "Loc 609 trens 507 508 carga Cch Bgé Cch.
- "Loc 611 trem 514 carga Py Bgé.
- "Loc 614 trem 503 carga Bgé Py.
- "Loc 62 manobra Sge.
- "Loc 148 manobra Bgé.
- "Loc 171 lastro.
- "Total em serviço 11 locs.
- "Conservação locs 234, 325, 334, 519 e 616.
- "Total immobilizadas 5 locs.
- "Total geral 16 locs."

2.º Exemplo. (Methodo novo de numeros de ordem.)

Telegramma n.º 12. Do Cd-2 ao Chl — Ipm-3 — Int. 3.
Locs para trens amanhã, dia 22.

- X 1 loc 213 trens P 11, P 12.
- X 7 loc 306 trem 401 Sge Bgé, loc 315 trem 406 Bgé Bv escoteira Sge, loc 329 trens 402 407 Bgé

Sge Bgé, loc 341 trens 404 403 Bgé Ré Bgé, loc
609 trens 507 508 Cch Bgé Cch, loc 611 trem 514
Py Bgé, loc 614 trem 503 Bgé Py.
X 8 nihil.
X 9 loc 171, trem 8 Bgé a diversas.
X 10 nihil.
X 15 loc 62 Sge, loc 148 Bgé.
X 19 nihil.
X 20 locs 234, 325, 334, 519, 616.
X 21 nihil.
X 23 dezeseis locs.

Supponhamos, que o Chefe do deposito de Bagé tenha de escalar mais os seguintes trens e locomotivas:

Locomotiva 519, do deposito de Bagé, para effectuar um trem extraordinario de carvão, de Bagé a Cacequy.

Locomotiva 508, do deposito de Montenegro, para effectuar o trem especial do sr. Director, de Bagé a Rio Grande.

Locomotiva 374, do deposito de Gravatahy, para seguir escoteira de Bagé ás officinas de Rio Grande.

Locomotiva 451, procedente das officinas de Rio Grande, e que deve proseguir viagem, effectuando o trem de carga n.º 408, de Bagé a Cacequy, para onde foi destacada.

O telegramma anterior tomaria então a seguinte feição:

Telegramma n.º 12. Do Cd-2 ao Ch1-imp 3-Int 3.

Locs para trens amanhã, **dia 22:**

X 1 loc 213 trens P 11, P 12.
X 7 loc 306 trem 401 Sge Bgé, loc 315 trem 406
Bgé Bv escoteira Sge, loc 329 trens 402 407 Bgé
Sge Bgé, loc 341 trens 404 403 Bgé Ré Bgé, loc
609 trens 507 508 Cch Bgé Cch, loc 611 trem 514
Py Bgé, loc 614 trem 503 Bgé Py.
X 8 nihil.

X 9 loc 171 trem 8 Bgé a diversas
X 10 nihil.
X 11 loc 519 trem ext. Bgé Cy.
X 15 loc 62 Sge, loc 148 Bgé.
X 19 nihil.
X 20 locs 234, 325, 334, 616.
X 21 nihil.
X 23 dezeseis locomotivas.
X 4 loc 508 trem Esp. DR Bgé Rge.
X 7 loc 451 trem 408 Bgé Cy.
X 16 loc 374 Bgé Off. Rge.

Escriptorio Central da Locomoção, em Porto Alegre, 22 de outubro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

ADDITAMENTO.

Aos srs. Chefes de Officinas e de Depositos

**Santa Maria
Rio Grande
Gravatahy e
Garibaldi.**

Quanto á situação das locomotivas nas officinas, tenho a dizer o seguinte:

Não estando a situação das locomotivas nas officinas sujeita, de um para outro dia, a variações comparaveis ás dos depositos, torna-se dispensavel as communicações diarias dos chefes das officinas a esta Chefia.

As communicações dos srs. Chefes das officinas deverão, porém, ser feitas sempre e immediatamente quando houver alguma alteração da situação a registrar.

Fica, pois, estabelecido que aqui considerarei inalterada a situação das locomotivas nas officinas enquanto não receber do respectivo Chefe telegrammas participando qualquer movimento. Esses telegrammas devem obedecer ás seguintes normas:

- 1.º — A locomotiva n.º foi recolhida ás officinas hoje, dia e aguardará reparação.
- 2.º — A locomotiva n.º entrou em reparação hoje, dia
- 3.º — A locomotiva n.º fará experiencia dia
- 4.º — A locomotiva n.º fez experiencia official e foi entregue á Tracção hoje, dia

Outrosim, deve haver uma boa combinação entre os Chefes dos depositos de Santa Maria, Rio Grande, Gravatahy e Garibaldi com os chefes das officinas das respectivas localidades, afim de que as locomotivas não figurem na escala do deposito uma vez que o Chefe das officinas tenha participado á Chefia da Locomoção que a mesma “**aguarda reparação nas officinas**” ou “**entrou em reparação nas officinas**”.

A locomotiva só deve figurar na escala do deposito a partir do dia da experiencia e figurará no telegramma sob o n.º de ordem X 17.

Depois da experiencia, mesmo se ella ainda por alguns dias estiver soffrendo rectificação pelo pessoal das officinas, deverá figurar no telegramma do Chefe de deposito, sob o n.º de ordem X 20.

O n.º de ordem X 20 deve figurar no telegramma depois do n.º de ordem X 23, sempre que a locomotiva pertencer a um deposito extranho.

Depois da entrega definitiva á Tracção, a locomotiva figurará no telegramma do Chefe do deposito, sob os numeros de ordem correspondentes ao serviço que estiver prestando.

ou até a partida para seu destino, considerando-se que estes numeros de ordem deverão figurar, no telegramma, depois do n.º de ordem X 23, sempre que se tratar de uma locomotiva extranha.

Da mesma fôrma os srs. Chefes de depositos de **Santa Maria, Rio Grande, Gravatahy e Garibaldi**, deverão proceder com as locomotivas que estiverem no deposito “**aguardando entrada nas officinas**”.

Devendo estas locomotivas figurar na escala do deposito até a sua entrada nas officinas, os srs. Chefes de deposito fal-as-ão figurar sob o n.º de ordem X 22.

Os numeros de ordem X 24, X 25 e X 26, destinam-se ao uso exclusivo deste Escriptorio e portanto não serão empregados pelas officinas e nem pelos depositos.

Julgo que as presentes instrucções são bem explicitas e que serão facilmente interpretadas por vós.

Sempre que os srs. chefes de depositos tenham alguma duvida, devem pedir immediatas explicações ao inspector de Tracção de sua secção, o qual verbalmente lhes poderá dar explicações mais facilmente comprehensíveis.

Este methodo de escala telegraphica entrará em vigor ao receberdes a presente circular.

Escriptorio Central da Locomoção, em Porto Alegre, 22 de outubro de 1922.

Octacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: Int4-, 2, 3, 4, 5. Cho-1, 2, 3, Chov.

Chf, Ipm-1, 2, 3 e DR.

FvB/CY.

ESCALAS TELEGRAPHICAS DE LOCOMOTIVAS

QUADRO GERAL DOS NUMEROS DE ORDEM.

(a que se refere a circular n.º 311, de 22 de outubro de 1922)

Numero de ordem	Designação
X 1	Passageiros.
X 2	Especial de passageiros (publicos, militares, etc.)
X 3	Mixto.
X 4	Especial de administração, (DR/CHP/CHL/CHV/CHB/CHX e Eng.º Fiscal).
X 5	Especial de funcionarios, (Auxiliares de serviço).
X 6	Especial de pagador.
X 7	Carga.
X 8	Animaes.
X 9	Lastro.
X 10	Lenha.
X 11	Carvão.
X 12	Socorro.
X 13	Material da estrada, (toras, trilhos e outros materiaes que não sejam transportados pelos trens de lastros).
X 14	Reboques (sómente do deposito de Santa Maria).
X 15	Manobras.
X 16	Locomotiva escoteira.
X 17	Locomotivas effectuando experiencia.
X 18	Locomotiva avariada na linha.
X 19	Reserva.
X 20	Em conservação no deposito.
X 21	Em reparação demorada no deposito.
X 22	Aguardando, no deposito, entrada nas officinas.
X 23	Total no deposito.
X 24	Em reparação NAS OFFICINAS
X 25	Aguardando reparação NAS OFFICINAS.
X 26	Total NAS OFFICINAS.

ESCALAS TELEGRACHICAS DE LOCOMOTIVAS

Escalas Modelo.

(a que se refere a circular n.º 311, de 22 de Outubro de 1922)

Escala modelo do DEPOSITO DE SANTA MARIA

- X 1 Passageiros.
- X 3 Mixto.
- X 6 Especial de pagador.
- X 7 Carga.
- X 8 Animaes.
- X 9 Lastro.
- X 10 Lenha.
- X 11 Carvão.
- X 12 Socorro.
- X 13 Material da Estrada.
- X 14 Reboque.
- X 15 Manobras.
- X 17 Locomotiva effectuando experiencia.
- X 19 Reserva.
- X 20 Em conservação no deposito.
- X 21 Em reparação demorada no deposito.
- X 23 Total no deposito.

Escala modelo do DEPOSITO DE CRUZ ALTA

- X 1 Passageiros.
- X 3 Mixto.
- X 7 Carga.
- X 9 Lastro.
- X 10 Lenha.
- X 15 Manobras.
- X 20 Em conservação no deposito.

- X 21 Em reparação demorada no deposito.
- X 23 Total no deposito.

Escala modelo do DEPOSITO DE COUTO

- X 3 Mixto.
- X 10 Lenha.
- X 20 Em conservação no deposito.
- X 23 Total no deposito.

Escala modelo do DEPOSITO DE MONTENEGRO

- X 1 Passageiros.
- X 7 Carga.
- X 9 Lastro.
- X 15 Manobras.
- X 19 Reserva.
- X 20 Em conservação no deposito.
- X 21 Em reparação demorada no deposito.
- X 23 Total no deposito.

Escala modelo do DEPOSITO DE GRAVATAHY

- X 1 Passageiros.
- X 3 Mixto.
- X 7 Carga.
- X 9 Lastro.
- X 11 Carvão.

- X 15 Manobras.
- X 19 Reserva.
- X 20 Em conservação no depósito.
- X 21 Em reparação demorada no depósito.
- X 23 Total no depósito.

Escala modelo do DEPOSITO DE TAQUARA

- X 1 Passageiros.
- X 7 Carga.
- X 9 Lastro.
- X 20 Em conservação no depósito.
- X 21 Em reparação demorada no depósito.
- X 23 Total no depósito.

Escala modelo do DEPOSITO DE GARIBALDI

- X 3 Mixto.
- X 9 Lastro.
- X 10 Lenha.
- X 20 Em conservação no depósito.
- X 21 Em reparação demorada no depósito.
- X 23 Total no depósito.

Escala modelo do DEPOSITO DE BAGÉ

- X 1 Passageiros.
- X 7 Carga.
- X 8 Animaes.
- X 9 Lastro.
- X 10 Lenha.
- X 15 Manobras.
- X 19 Reserva.

- X 20 Em conservação no depósito.
- X 21 Em reparação demorada no depósito.
- X 23 Total no depósito.

Escala modelo do DEPOSITO DE RIO GRANDE

- X 1 Passageiros.
- X 3 Mixto.
- X 7 Carga.
- X 15 Manobras.
- X 19 Reserva.
- X 20 Em conservação no depósito.
- X 21 Em reparação demorada no depósito.
- X 23 Total no depósito.

Escala modelo do DEPOSITO DE PELOTAS

As locomotivas deste depósito são escaladas pelo depósito de Rio Grande.

Escala modelo do DEPOSITO DE PASSO FUNDO

- X 1 Passageiros.
- X 3 Mixto.
- X 7 Carga.
- X 9 Lastro.
- X 10 Lenha.
- X 15 Manobras.
- X 19 Reserva.
- X 20 Em conservação no depósito.
- X 21 Em reparação demorada no depósito.
- X 23 Total no depósito.

Escala modelo do DEPOSITO DE MARCELLINO RAMOS

A locomotiva deste depósito é escalada pelo depósito de Passo Fundo.

Escala modelo do DEPOSITO DE CACEQUY

- X 1 Passageiros.
- X 7 Carga.
- X 9 Lastro.
- X 10 Lenha.
- X 15 Manobras.
- X 19 Reserva.
- X 20 Em conservação no depósito.
- X 21 Em reparação demorada no depósito.
- X 23 Total no depósito.

Escala modelo do DEPOSITO DE ALEGRETE

A locomotiva deste depósito é escalada pelo depósito de Cacequy.

Escala modelo do DEPOSITO DE URUGUAYANA

- X 7 Carga.
- X 15 Manobras.
- X 20 Em conservação no depósito.
- X 21 Em reparação demorada no depósito.
- X 23 Total no depósito.

Escala modelo do DEPOSITO DE SANT'ANNA

- X 1 Passageiros.

- X 7 Carga.
- X 15 Manobras.
- X 20 Em conservação no depósito.
- X 21 Em reparação demorada no depósito.
- X 23 Total no depósito.

Escala modelo das OFFICINAS de:

SANTA MARIA RIO GRANDE GRAVATAHY E GARIBALDI

- X 24 Em reparação nas officinas.
- X 25 Aguardando reparação nas officinas.
- X 26 Total nas officinas.

NOTA: — No telegramma da escala do depósito de Cacequy devem figurar as locomotivas de manobras de Rosario e Alegrete.

No telegramma da escala do depósito de Passo Fundo devem figurar as locomotivas de Marcellino Ramos e Carasinho.

No telegramma da escala do depósito de Bagé deve figurar a locomotiva de manobras de São Gabriel.

No telegramma da escala do depósito de Montenegro deve figurar a locomotiva do trem de carvão que trabalha entre Margem e Ligação.

CIRCULAR N.º 322

Srs. Inspectores de Tracção, do Material Rodante, Chefes de Officinas, Instructores de Machinistas, Chefes e Encarregados de Depósitos.

DESGASTE MINIMO PERMITTIDO NAS MANGAS DOS DIFFERENTES TYPOS DE VEHICULOS DA VIAÇÃO FERREA

Tendo sido verificado que a queima de bronzes, além de outras causas, muitas vezes se deve attribuir ao diametro insufficiente da manga e consequentemente á sobre-carga por cm² de area, junto vos envio um quadro em que estão indicadas as dimensões dos diversos typos de mangas quando novas e o diametro minimo permittido que as mesmas podem ter.

Dentro desses limites não deve haver aquecimento de bronze por sobre-carga na manga.

Todo vehiculo cujas mangas tiverem um diametro inferior ao minimo permittido, deve ser retirado.

A relação dos vehiculos não esta completa, pois nos faltam desenhos sobre o detalhe em questão, faltam especialmente as dimensões das mangas dos carros de passageiros sobre os quaes espero vossas informações e bem assim dos demais que faltarem.

Aos srs. Chefes de Officinas, Inspectores de Tracção, Instructores de Machinistas, Chefes e Encarregados de Depósitos peço tomarem conhecimento da presente circular e pô-la em execução.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 1.º de novembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexo
Pasta 37
PID/Aem.

* Quadro a que se refere a circular n. 322, de 1.º de novembro de 1922.
Dimensões das mangas dos vehiculos da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul
Desgaste minimo permittido

Tipo de vehiculo	Lotação do vehiculo	Dimensões das mangas novas		Diametro minimo permittido para a manga
		Comprimento	Diametro	
	T			
Vagões fechados, de gado e plataforma	28,000	205	108	95
Plataformas da Companhia do Porto de R. Grande	25,000	168	95	84
Typo Standard para os vagões de 24 toneladas	24,000	205	108	95
Vagão fechado Trajano de Medeiros (C B — A C)	20,000	173	95	84
Plataforma Trajano de Medeiros (C B — A C)	20,000	173	95	84
Vagões fechados (Batalhão Ferro-Viario)	20,000	178	95	84
" guiola (Batalhão Ferro-Viario)	20,000	178	95	84
" fechados Baume e Marpent	16,000	152	86	76
" " La Brugeoise	16,000	152	86	76
" para animaes Nicaise Delaive	16,000	152	86	76
" para animaes Nicaise Delaive	16,000	130	80	70
Plataformas	16,000	152	86	76
" Aleliers Metallurgiques	16,000	152	86	76
" Baume & Marpent	16,000	152	86	76
" Dyle e Bacalan	16,000	130	75	66
" com bordas baixas	13,000	130	75	66
" Dyle e Bacalan	13,000	130	75	66
Vagão fechado Baume & Marpent	10,000	152	86	76
" para animaes Dyle e Bacalan	10,000	130	75	66
Plataformas de 2 eixos	10,000	152	86	76
Vagões fechados da Paulista	10,000	169	72	64
" abertos da Paulista	10,000	169	72	64
Carros passageiros 1.ª classe (Brugeoise) belgas		152	86	76
" passageiros e correio Nicaise Delaive (são iguaes aos Bagageiros da Metallurgiques)		152	86	76
" passageiros, dormitórios, restaurantes e bagageiros mixtos e 2.ª classe Cie. Centrale		152	86	76
da American Car Foundry		152	82,55	73

CIRCULAR Nº 327

*Srs. Inspectores de Tracção
Chefes de Oficinas
Chefe do Deposito Principal*

**NOMENCLATURA OFFICIAL DA LO-
COMOTIVA E SUAS PARTES**

Envio-vos annexo a esta um exemplar da "Nomenclatura official da locomotiva e suas partes", approvada em 10 de Agosto de 1922, pelo sr. Ministro da Viação e Obras Publicas.

Fica assim sanada a confusão até agora havida na denominação das differentes peças da locomotiva e determino que em vossa correspondencia official com esta Chefia empregueis os termos constantes da "Nomenclatura Official".

Em virtude de não se achar a locomotiva illustrada provida do ejector e cylindros de freio Gresham & Craven, haverá nisso uma pequena lacuna para a designação dos detalhes dessas peças, bem como nos falta ainda a nomenclatura de algumas peças particulares ás locomotivas Mallet, aos tenders em geral e á distribuição Stephenson, etc. Emfim, a maior difficuldade está sanada e bastante nos facilitará o serviço.

A Nomenclatura Official deve ser collocada em quadros com vidro, que serão affixados em vossos escriptorios bem á vista e não muito altos para serem accessiveis e consultados a cada momento por quem o necessitar.

Aos srs. Chefes de Oficinas envio as respectivas ordens de serviço de modelo X-45 para confeccionar os quadros.

*As Oficinas de Santa Maria confeccionarão:

1 quadro para o sr. INT-1
1 quadro para o sr. INT-4
1 quadro para o sr. GDP
1 quadro para o sr. CHO-4
Total 4 quadros.

As Oficinas de Rio Grande confeccionarão:

1 quadro para o sr. INT-3
1 quadro para o sr. INT-5
1 quadro para o sr. CHO-2
Total 3 quadros.

As Oficinas de Gravatahy confeccionarão:

1 quadro para o sr. INT-2
1 quadro para o sr. CHO-3
2 quadros para o Escripatorio Central da Locomoção.

Accusae o recebimento da presente.

Escripatorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 6 de novembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: Aux. Tech.
Annexo
Pasta 53
FVB/AK

CIRCULAR N.º 328

*Srs. Chefes de Officinas,
Chefes e Encarregados de Depósitos*

ESTAIS

É pratica antiga o estancamento dos estais quebrados da caldeira, das locomotivas por meio de pequenos tarugos, afim de evitar o vasamento de agua ou vapor.

Esta pratica é, como todos sabem, immensamente prejudicial e perigosa e por esta razão prohibo terminantemente a sua continuação.

Determino que se examinem nas officinas todos os estais das caldeiras, retirando-se os quebrados e tapados e substituindo-os por novos.

Nos depósitos deve-se proceder do mesmo modo, não se devendo deixar as locomotivas viajarem com estais quebrados e tapados.

Ultimamente avariou-se a placa tubular da locomotiva Mallet n.º 616, que teve de ser retirada immediatamente do serviço, devido ao grande numero de estais quebrados e tapados, o que deu origem a essa avaria.

Desejo, pois, que as presentes ordens sejam cumpridas rigorosamente.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 16 de novembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 37
C: INT/IMA
FVB/Acm.

CIRCULAR N.º 339

A todo o pessoal

UNIFORMES DO PESSOAL EM SERVIÇO

Fica estabelecido o praso até 30 de abril de 1923 para que os funcionarios deste departamento, que occupam os cargos abaixo mencionados, se apresentem em serviço convenientemente uniformizados, de conformidade com as indicações constantes na presente circular.

Typo do uniforme

Será adoptado um typo unico de fardamento, que terá apenas differentes distinctivos, de accordo com o cargo occupado pelo funcionario.

Os bonés serão de panno azul marinho, de accôrdo com o fardamento previamente determinado, podendo ser usados com uma capa de brim branco, zuarte ou kaki, conforme a côr do fardamento que vestir.

As blusas serão tambem confeccionadas de accôrdo com o modelo previamente determinado, devendo o uniforme ser de panno azul marinho, brim branco, zuarte ou kaki.

Outrosim, o uso do fardamento em serviço é obrigatorio para os seguintes cargos:

Distinctivos a serem usados

Chefe do Deposito Principal — CLASSE UNICA — Boné de panno azul marinho, com emblema da Locomoção, bordado a ouro, levando em toda a volta do boné um florão dourado, e na frente um cordão de retroz tambem dourado, com pequena placa rectangular de metal amarello,

onde serão gravados os dizeres: — "Chefe do Deposito Principal", e abaixo as iniciaes V. F. R. G. S. Os botões do fardamento serão de metal amarello em uso.

Chefes de Deposito. — I. CLASSE — Fardamento igual ao principal, levando em volta do boné tres galões dourados e na frente uma pequena placa rectangular de metal amarello com os dizeres gravados: — "Chefe do Deposito", e abaixo as iniciaes V. F. R. G. S.

Chefes de Deposito — II. CLASSE — Identico fardamento, levando em volta do boné dois galões dourados, e respectiva placa de metal amarello, com os mesmos dizeres.

Chefes de Deposito — III. CLASSE — Identico fardamento, levando porém em volta do boné um galão dourado, e respectiva placa de metal amarello, com os mesmos dizeres.

Ajudantes dos Chefes de Deposito — I. CLASSE — Identico fardamento, levando em volta do boné tres galões prateados e na frente uma pequena placa rectangular de metal amarello, com os dizeres: "Ajudante do Chefe de Deposito", e abaixo as iniciaes V. F. R. G. S.

Ajudantes dos Chefes de Deposito — II. CLASSE — Identico fardamento, levando em volta do boné dois galões prateados e uma pequena placa rectangular de metal amarello, com os mesmos dizeres.

Auxiliares nocturnos dos Chefes de Deposito — CLASSE UNICA — Identico fardamento, levando em volta do boné um galão prateado, e na frente uma pequena placa rectangular de metal amarello com os dizeres "Auxiliar Nocturno do Chefe de Deposito", e abaixo as iniciaes V. F. R. G. S.

Machinistas Instructores — CLASSE UNICA — Boné de panno azul marinho, com emblema da Locomoção, bordado a ouro, levando em volta do boné, até ao centro, um flo-

rão dourado, e na frente um cordão de retroz, tambem dourado, com uma pequena placa rectangular de metal amarello, onde serão gravados os dizeres: "Machinista Instructor" e abaixo as iniciaes V. F. R. G. S. Os botões do fardamento serão de metal amarello em uso.

Machinistas. — I. CLASSE — Identico fardamento, levando, porém, no sentido vertical, de ambos os lados do boné, quatro galões dourados e na frente uma pequena placa de metal amarello com os dizeres "Machinista" e logo abaixo as iniciaes V. F. R. G. S.

Machinistas — II. CLASSE — Identico fardamento, levando no sentido vertical do boné tres galões dourados e respectiva placa de metal amarello.

Machinistas — III. CLASSE — Identico fardamento, levando no sentido vertical do boné dois galões dourados e respectiva placa de metal amarello.

Machinistas — IV. CLASSE — Identico fardamento, levando no sentido vertical do boné um galão dourado e respectiva placa de metal amarello.

Foguistas. — I. CLASSE — Boné de panno azul marinho, com o emblema da Locomoção, prateado, levando no sentido vertical de ambos os lados do boné quatro galões prateados e na frente um cordão de retroz, tambem prateado, com uma pequena placa rectangular de metal branco, onde serão gravados os dizeres "Foguista" e abaixo as iniciaes V. F. R. G. S. Os botões do fardamento serão de metal branco em uso.

Foguistas — II. CLASSE — Identico fardamento, levando no sentido vertical do boné tres galões prateados e respectiva placa de metal branco.

Foguistas — III. CLASSE. — Identico fardamento, levando no sentido vertical do boné dois galões prateados e respectiva placa de metal branco.

Foguistas — IV. CLASSE — Identico fardamento, levando no sentido vertical do boné um galão prateado e respectiva placa de metal branco.

Ajudantes de Foguistas — CLASSE UNICA — Identico fardamento, porém sem nenhum galão, levando a respectiva placa de metal branco com os dizeres "Ajudante de Foguista" e abaixo as iniciaes V. F. R. G. S.

Visitador Principal — CLASSE UNICA — Boné de panno azul marinho com o emblema da Locomoção prateado, levando em volta do boné, até ao centro, um florão prateado, e na frente um cordão de retroz prateado com uma pequena placa de metal branco, onde serão gravados os dizeres "Visitador Principal" e abaixo as iniciaes V. F. R. G. S. Os botões do fardamento serão de metal amarello em uso.

Visitadores — I. CLASSE — Boné de panno azul marinho com o emblema da Locomoção prateado levando em volta do boné tres galões dourados, e na frente um cordão de retroz prateado com uma pequena placa de metal branco, onde serão gravados os dizeres "Visitador" e abaixo as iniciaes V. F. R. G. S. Os botões do fardamento serão de metal amarello em uso.

Visitadores — II. CLASSE — Identico fardamento, levando em volta do boné dois galões dourados e a respectiva placa de metal branco.

Visitadores. — III. CLASSE — Identico fardamento, levando porém em volta do boné um galão dourado, e a respectiva placa de metal branco.

Ajudantes Visitadores — CLASSE UNICA — Boné de panno azul marinho, com o emblema da Locomoção, porém bordado a fio de lã ou seda de côr encarnada, levando em volta do boné um galão prateado e na frente um cordão de retroz de sedã preta com pequena placa rectangular de metal branco, onde serão gravados os dizeres "Ajudante Visitador" e as iniciaes V. F. R. G. S. O fardamento terá botões de metal branco em uso.

Encarregados Electricistas — CLASSE UNICA — Boné de panno azul marinho com o emblema da Locomoção, bordado a ouro, levando, de ambos os lados do boné, filetes dourados formando dois raios cruzados, e na frente um cordão de retroz dourado com uma pequena placa rectangular de metal amarello, onde serão gravados os dizeres "Encarregado Electricista" e abaixo as iniciaes V. F. R. G. S. Os botões do fardamento serão de metal amarello em uso.

Electricistas — CLASSE UNICA — Identico fardamento, porém levando, de ambos os lados do boné, filetes prateados formando dois raios cruzados, e a respectiva placa de metal amarello, onde serão gravados os dizeres "Electricista", e logo abaixo as iniciaes V. F. R. G. S.

Reparadores de carros, Lubrificadores e Limpadores de carros — I. CLASSE — Boné de panno azul marinho com o emblema da Locomoção bordado a fio de lã ou seda encarnada, levando em volta do boné tres galões de lã ou seda de côr encarnada, e na frente um cordão de retroz de seda preta com pequena placa rectangular de metal branco, onde serão gravados os dizeres, respectivamente, "Reparador de carros", "Lubrificador de carros" e "Limpador de carros", e embaixo as iniciaes V. F. R. G. S. No fardamento collocar-se-ão botões communs de côr preta, em uso.

Idem — II. CLASSE — Identico fardamento, levando em volta do boné dois galões.

Idem — III. CLASSE — Identico fardamento, levando em volta do boné um galão.

Chefes de Rondas — CLASSE UNICA — Boné de panno azul marinho com o emblema da Locomoção, bordado a ouro, levando em toda a volta do boné uma faixa de panno encarnado e por cima tres galões dourados; na frente um cordão de retroz dourado e uma pequena placa, semi-circular, de metal amarello, onde serão gravados os dizeres "Chefe de Rondas" e abaixo as iniciaes V. F. R. G. S. Os botões do fardamento serão de metal amarello em uso.

Ajudante C. de Rondas — CLASSE UNICA — Identico fardamento levando em toda a volta do boné dois galões dourados e respectiva placa semi-circular de metal amarello, onde serão gravados os dizeres "Ajudante do Chefe de Rondas" e abaixo as iniciaes V. F. R. G. S.

Rondas e Porteiros — CLASSE UNICA — Boné de panno azul marinho com o emblema da Locomoção, bordado a seda ou lã de côr encarnada, levando em toda a volta do boné uma faixa de panno encarnado sem nenhum galão. Na frente levará um cordão de retroz de seda preta com pequena placa semi-circular de metal branco, onde serão gravados os dizeres, respectivamente, "Ronda" ou "Porteiro" e logo abaixo as iniciaes V. F. R. G. S. Os botões do fardamento serão de metal branco em uso.

Observações

É facultado a qualquer funcionario usar em serviço polainas de couro preto.

Esta Chefia já se entendeu com o sr. Director da Cooperativa de Consumo, para que tenha em seus armazens stock de fardamento, e respectivo distinctivo, de accordo com os typos e formatos citados na presente circular.

Fica terminantemente prohibido os empregados usarem uniformes differentes da classe a que pertencem, sobre pena de punições severas.

Toda a vez que um empregado fôr á Cooperativa, com o fim de adquirir qualquer peça pertencente ao fardamento, deve antes citar a sua classe e categoria, e levará sempre um memorandum discriminativo do respectivo chefe da secção a que pertencer, sem o que a Cooperativa não poderá attender.

Os empregados como lavadores de caldeiras, limpadores de locomotivas, carvoeiros, etc., para os quaes não se determinou o uso de fardamento, ficarão entretanto obrigados a usar em serviço blusas communs de zuarte e, sempre que possivel, boné commum de panno.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 15 de dezembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 2
C: DR/CHF/CHV/CHB/CHX/COOP.
JS/Acm.

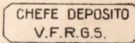
UNIFORME DO PESSOAL DA LOCOMOÇÃO



Tipo de uniforme de lã
branco, zuafe ou kaki.



Placa semi-circular de metal branco
ou amarelo para o boné nº 6

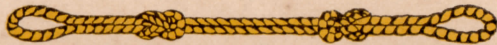


Placa rectangular de metal branco ou
amarelo para os bonés nº 1 a 5



Emblema da Locomoção bordado
a ouro preto ou fio de lã

Cordão de retraz dourado
preto ou seda preto



LEGENDA

1	Boné para	Machinista Instrutores e Visitador Principal
2	"	Chefe de Depósito Principal
3	"	Chefes de Depósitos de 1ª, 2ª e 3ª classe, Ajudantes dos Chefes de Depósitos de 1ª a 3ª classe Auxiliares mecânicos dos Chefes de Depósitos, Visitadores e Ajudantes, Reparadores, Lubrificadores e Limpadores de Carros de 1ª, 2ª e 3ª classe.
4	"	Machinistas e Foguistas de 1ª, 2ª e 3ª classe.
5	"	Encarregados de electricistas e Electricistas
6	"	Chefes das Rondas e Ajudantes

NOTA - As distincções são de accordo com a circular do Sr. Capt. Casé da Locomoção, nº 339 de 15-12-1909



1



2



3



4



5



6

Desenhado por

Adolpho

Approved by CAI

1922

V.F.R.G.S.

ZB-519

LOCOMOÇÃO

Primeira 25-12-1922

CIRCULAR N.º 348

Srs Inspectores de Tracção

PEDIDOS DE PEÇAS AS OFFICINAS

Recommendo-vos dar ordens aos Depositos para que poupem sobrecarregar as officinas com pedidos de peças que possam ser executadas com os recursos de cada Deposito.

Para isso, cada Chefe ou Encarregado de Deposito, deverá ter pequeno stock dos materiaes de applicação constante e se esforçará para que suas officinas augmentem a producção respectiva.

Espero que dareis ordens claras a quem interessar.

Desejo tambem que, em pessoa, verifiqueis o stock de materiaes existente em cada Deposito, pois vi que em alguns destes existem peças sem applicação alguma e que apenas estão occupando logar.

Nesse caso tratareis de removel-as para os Depositos que dellas necessitarem ou então devolvei-as-eis ao armazem mais proximo.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 20 de novembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 9
C: CHO/CHX
OP/Acm.

CIRCULAR N.º 355

Srs. Chefes de Oficinas

ORDENS DE SERVIÇO LIQUIDADAS

A partir do mez de outubro p. findo, deveis enviar mensalmente a este escriptorio uma relação numerica das ordens de serviço (X-45) terminadas em cada mez.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 23 de novembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 73
C: EC
VHL/Aem.

CIRCULAR N.º 370

Srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante

COBERTURA DOS VAGÕES

Tenho observado que muitos vagões transitam com uma parte da aba da cobertura de zinco amassada, apresentando aspecto que denota falta de revisão completa.

Espero que providenciareis para que o zinco seja convenientemente arrumado evitando assim que a agua possa penetrar no interior dos vagões.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 1 de dezembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 37
C: DR/CD/EC

CIRCULAR N.º 378

Srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante

**REPARAÇÃO DE VEICULOS
DE OUTRAS ESTRADAS**

Observo que, apesar das recommendações reiteradas em minha circular n.º 310, de 20 de outubro ultimo, os vehiculos pertencentes a outras estradas continuám a permanecer immobilizados varios dias, a espera de concertos, nos depositos desta rêde, vencendo a estadia dobrada paga pela Viação Ferrea em casos taes.

Chamareis a attenção dos visitantes para o caso, pois devem evitar, sempre que possivel, a retirada de vagões de outras rêdes. Quando a immobilisação for inevitavel, empenhar-vos-eis em reduzir-a ao minimo prazo, examinando pessoalmente os vagões retirados, fiscalizando o serviço e providenciando sobre a immediata execução dos concertos necessarios.

Emfim, espero que, junto aos srs. Chefes e Encarregados dos depositos, vos interessareis em normalizar o serviço de reparação desses vehiculos, restringindo todos os empecilhos ao seu trafego.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 9 de dezembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 32
C: DR/CHO/CHF/CD/ED
VHL/Acm.

CIRCULAR N.º 380

Srs. Chefes de Officinas

**EXAME NAS LOCOMOTIVAS ANTES
DE SEREM REPARADAS**

A partir da data do recebimento da presente, determino que, antes de entrar qualquer locomotiva em reparação nas Officinas, seja effectuado um minucioso exame em todas as partes que a compõem.

Assim os srs. Chefes de Officinas providenciarão para que esses exames sejammeticulosos, e, sempre que possivel, devem ser feitos com a sua presença.

Serão apontados sómente os defeitos originados por má conservação da locomotiva, para dessa fórmula apurar-se as necessarias responsabilidades.

Os resultados dessas inspecções, antes ou durante a reparação, no caso acima, serão em seguida comunicados a esta Chefia, para as devidas providencias junto aos depositos responsaveis.

Na comunicação deve constar o n.º da locomotiva, procedencia, etc.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 11 de dezembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 27
C: DR/INT/CD/ED

CIRCULAR N.º 386

Srs Chefes de Oficinas

CLASSIFICAÇÃO DAS REPARAÇÕES DAS LOCOMOTIVAS

Communico-vos que é a seguinte a classificação actual das reparações das locomotivas, conforme se vê dos novos impressos de situação, de modelo L-63 :

- Classe 5 — 1:000\$000 a 5:000\$000 — pequena
" 15 — 5:500\$000 a 15:000\$000 — média
" 35 — 15:500\$000 a 35:000\$000 — grande
" 55 — 35:500\$000 a 55:000\$000 — reconstrucção.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 29 de dezembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 73
C: DR/EC/FEL
G/Acm.

CIRCULAR N.º 392

Srs. Chefes e Encarregados de Depositos

INCENDIOS DE CARROS E VAGÕES

Em additamento a minha circular 373(*), de 6 do corrente mez, determino que sejam tomadas mais as seguintes medidas para evitar incendios de vagões:

Com referencia ás locomotivas

1.º — O Chefe ou Encarregado do Deposito deve providenciar a bôa conservacão dos detentores de fagulhas de suas locomotivas, reparando immediatamente os defeitos que apresentarem.

Exercerão a maxima vigilancia dos detentores das locomotivas que queimam lenha.

2.º — Os machinistas são, da mesma forma, responsaveis pelos detentores de fagulhas de suas locomotivas, devendo, por esta razão, zelar pela sua bôa conservacão.

Deverão certificar-se sempre, antes de cada viagem, de que a porta do detendor esteja fechada.

Com referencia aos carros e vagões

3.º — O Visitador não deve deixar sahir carro ou vagão algum com tolda ou parede defeituosa, isto é, com frestas, buracos, etc., que permittam o alojamento de fagulhas.

Todo o vehiculo com defeito deve ser convenientemente reparado.

(*) Deixa de ser reproduzida nesta colleccão, por estar consolidada pela presente circular.

Medidas a tomar para extinguir incendios

4.º — O machinista deve parar o trem imediatamente, quando for avisado pelo pessoal do mesmo, de um principio de incendio em um vehiculo, tomando as precauções regulamentares. Empregará em seguida todos os meios para, com o auxilio do pessoal do trem, extinguir o incendio.

Somente depois de extinto o fogo, o trem poderá proseguir a sua marcha.

No seu relatorio de modelo L-38 o machinista registrará o numero do vehiculo que foi presa de incendio, os danos que soffreu, as medidas tomadas para a extincção do fogo, a origem deste e o local onde se deu o incendio.

Os srs. Inspectores de Tracção, Instructores de Machinistas e Inspector do Material Rodante fiscalisarão severamente para que sejam executadas as presentes ordens.

De accordo com as ordens em vigor, os srs. Inspectores de Tracção apurarão as causas dos incendios, suas consequências e não retardarão a remessa das informações referentes, para que os srs. Chefes das Officinas possam organizar sem demora os orçamentos dos danos nos vehiculos.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 20 de dezembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/CHF/CHV/CHO/INT/IMA/INM/VZT/EG.

CIRCULAR N.º 394

*Srs. Inspectores de Tracção,
Instructores de Machinistas,
Chefes e Encarregados de Depositos*

EXAMES DE LOCOMOTIVAS ANTES E DEPOIS DE CADA REPARAÇÃO GERAL

Em minha circular n.º 35, de 21 de janeiro do corrente anno, (*) regularisei a inspecção de cada locomotiva, que sahir da reparação geral das Officinas, do seguinte modo:

- 1.º — Ao Inspector, em cuja secção tem officinas mechanicas, cumpre o dever de assistir á experiencia das locomotivas que sahem da reparação destas, recebendo-as do sr. Chefe das Officinas em caso de achar-se em boas condições.
- 2.º — Sómente em caso de impedimento, plenamente justificavel, do sr. Inspector, a experiencia e o recebimento da locomotiva deve ser feito pelo seu Instructor de machinistas, que procederá da forma indicada no n.º 1.
- 3.º — Em caso de impedimento justificavel do sr. Instructor de Machinistas, a experiencia e o recebimento da Locomotiva caberão ao Chefe de deposito, que neste caso tambem procederá da fórmula indicada no n.º 1.
- 4.º — Aos srs. Chefes de Officinas cabe participar, com a devida antecedencia de 3 dias, aos srs. Inspector, Instructor e Chefe do Deposito a habilitação da locomotiva para a experiencia e, de fórmula alguma, permitirá que a experiencia da locomotiva não seja assistida por um

(*) Consolidada na presente, fica supprimida.

dos funcionarios da Tracção e não a entregará caso este requisito não seja preenchido.

A experiencia da locomotiva sahida da reparação, é, portanto, assistida e sua recepção será feita:

Em S. Maria: Pelos srs. Inspector de Tracção, Instructor de Machinistas ou Chefe do Deposito Principal.

Em Gravatahy: Pelos srs. Inspector de Tracção, Instructor de Machinistas ou Chefe das Officinas,

Em R. Grande: Pelos srs. Inspector de Tracção, Instructor de Machinistas ou Chefe de Deposito.

Em additamento ás ordens que acabo de citar acrescento mais as seguintes:

5.º — Os srs. Inspectores e os srs. Chefes de Depositos, de qualquer secção, devem examinar toda e qualquer locomotiva que proceder de uma das Officinas onde foi reparada, ou Deposito donde venha removida definitivamente.

O exame deve ser feito nas primeiras 24 horas de seu recebimento, apontando-se os defeitos que apresentar.

O sr. Inspector enviará então a esta Chefia o resultado do exame procedido na locomotiva recebida, sempre que forem verificados defeitos de maior importancia.

Locomotivas que se recolhem ás Officinas

A minha recente circular n.º 380, de 11 do corrente, regularisa o exame do recebimento, pelos srs. Chefes de Offi-

cinas, das locomotivas procedentes dos depositos para a reparação geral.

Todos os srs. Chefes de Depositos estão, pois, scientes que os defeitos originados por má conservação da locomotiva, serão apontados pelos srs. Chefes de Officinas afim de apurar-se as responsabilidades.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 20 de dezembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 50
C: DR/CHO/CHOV.

CIRCULAR N.º 398

Srs. Chefes e Encarregados de Depositos

**APOIOS DAS BORDAS DOS
VAGÕES PLÁTAFORMAS**

Attendendo a uma solicitação desta Chefia, o sr. eng.º Chefe da Linha expediu circular recommendando aos srs. engos. Residentes que os fueiros, quando retirados dos vagões de trens de lastro, para facilitar o carregamento de trilhos, sejam entregues ao Chefe do Deposito mais proximo, afim de evitar estravios. Recommendou, ainda, que, em taes casos, os chefes de trens, para resalvar a sua responsabilidade, exijam dos depositos um recibo da quantidade dos fueiros entregues, mencionando o vehiculo a que pertencem.

De posse desses fueiros, guardal-os-eis cuidadosamente, para serem recollocados, quando opportuno, com cuidado e segurança.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 22 de dezembro de 1922.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 53
C: DR/INT/CHV

1923