

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

3.ª Divisão

CIRCULARES DE 1921 a 1927

VOLUME 4 ANO 1924

CIRCULAR N.º 26/5

Srs. Chefes de Officinas

**REFORÇO NAS CABECEIRAS DOS
TENDERS E DAS LOCOMOTI-
VAS BORSIG**

Voltando sobre o assumpto, cuja execução tinha sido sustada, communico-vos que podemos desde já recommençar esse serviço nas locomotivas Borsig que entrarem em reparação nas vossas officinas.

Tendo sido verificado que, com o reforço nos tenders, as cabeceiras das locomotivas affrouxam, estou de accordo que se colloque nestas cabeceiras uma nova chapa de 20 X 285 mm. e de 1.100 de comprimento.

Ao sr. Chefe das Officinas de Rio Grande envio o desenho ZE-45 para que represente tal chapa vista de frente e de cima, gravada na cabeceira da locomotiva, devolvendo depois para este escriptorio.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 10 de janeiro de 1924.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexo ao sr. CHO-2
PID/SNL.

CIRCULAR N.º 48/16

Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores

ASSIGNATURAS DE REQUERIMENTOS

Apparecem, ás vezes, alguns requerimentos de licenças para tratamento de saúde assignados por outrem, em nome do empregado interessado, com a declaração de achar-se este ausente, tendo sido todos devolvidos por este escriptorio.

Advirto-vos que essa pratica é irregular e inadmissivel: sómente podem requerer em nome de outrem quem para tal tiver procuração, que, nesse caso, será juntada ao requerimento, ou pessoa idonea, a rogo, perante duas testemunhas, que tambem o assignarão, tratando-se de requerente analphabeto ou physicamente impossibilitado de escrever.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 21 de janeiro de 1924.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

AG/Vas.

CIRCULAR N.º 67/18

Srs. Inspectores e Chefes de Oficinas

FALLECIMENTO DE EMPREGADOS

Sempre que fallecer um empregado, deveis communicar immediatamente a esta Chefia, indicando a data exacta do passamento.

Aqui se farão em seguida as communicações ao sr. Director e á Secretaria da Caixa de Aposentadorias e Pensões, afim de evitarem-se as delongas dos pedidos de taes informações, os quaes têm sido feitos quando os interessados requerem a percepção das vantagens adquiridas pelo extincto.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 21 de janeiro de 1924.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: EC
VHL/AK.

CIRCULAR N.º 53/20

Srs. Inspectores de Tracção

Montenegro

Bagé

Passo Fundo

e Cacequy

SERVIÇO DO PESSOAL DE MACHINA NOS DEPOSITOS

Para os devidos fins, reproduzo aqui o aviso que o sr. Inspector de Tracção da 2.ª Secção dirigiu aos Machinistas do Deposito Principal:

“A partir de 1.º de janeiro entrante, determino que todos os machinistas, foguistas e ajudantes, permaneçam no deposito, nos dias que estiverem de folga, afim de fazer a conservação e revisão da locomotiva em que costumam ser escalados.

O horario será o seguinte: Pela manhã das 8 ás 11
Pela tarde: das 14 ás 17

Será dispensado do horario acima, sómente o pessoal que tenha necessidade de tirar 8 horas para descanso regulamentar.

Exigirei limpeza e conservação em condições, tanto para as locomotivas dos trem de passageiros, como para as locomotivas dos trens de cargas, lastros e lenha.

Os machinistas serão responsaveis pela má conservação e limpeza da locomotiva a seu cargo.

A revisão mensal de enchimento, para a qual será creada uma turma especial, será acompanhada pelo machinista, que communicará em L-38 qualquer irregularidade encontrada.

Dou copia do presente aviso ao sr. Chefe do Deposito Principal para que tome conhecimento do mesmo, autorisando-o a tomar as providencias necessarias para a execução das presentes instrucções.

O sr. Chefe do Deposito Principal poderá dispensar do serviço no Deposito, as turmas em folga, sómente em casos especiaes ao criterio do mesmo. Saudações (a) J. Leão, inspector da 2.ª secção”.

Verifica-se por este aviso que o pessoal de machinas não comparece ao serviço no Deposito para a conservação das locomotivas em que trabalha, o que é de extranhar, pois nunca este systema foi praxe.

E' porém, necessario que este serviço seja normalisado e estou de accordo com o aviso que o sr. Inspector da 2.ª secção dirigiu ao pessoal.

Fica determinado o seguinte:

1.º — Sempre que o pessoal de locomotivas não tenha sido escalado de vespera para effectuar trem ou manobras etc. deve se apresentar ao serviço no Deposito, para conservação de locomotivas, obedecendo o horario a seguir:

De manhã: das 8 ás 11

De tarde: das 14 ás 17.

2.º — O pessoal de locomotivas que chegar de viagem depois das 22 horas e se não estiver escalado para effectuar trem ou outro serviço no dia seguinte, póde se apresentar ao serviço no Deposito depois do meio dia observando o horario indicado.

3.º — Todo e qualquer machinista, foguista e ajudante se apresentará immediatamente ao serviço sempre que a sua presença se tornar necessaria e quando para isso fôr mandado avisar pelo Chefe do Deposito ou seus auxiliares.

Providenciae a respeito.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 25 de janeiro de 1924.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: INT-2
FvB/Vas

CIRCULAR N.º 53/22

*Srs. Chefe das Officinas e Inspectores de Electricidade,
de Tracção e do Material Rodante*

INGRESSO NO RECINTO DA VIAÇÃO

Estando já organizado em Santa Maria o serviço de vigilancia para prohibir o ingresso de pessoas extranhas no recinto da Viação Ferrea, na forma do decreto n.º 15673, de 7 de setembro de 1922, que approvou o regulamento para a **segurança, policia e trafego** das estradas de ferro, dou-vos a seguir as **instrucções** a serem observadas a respeito, as quaes se applicarão em toda a parte onde esteja ou venha a ser estabelecida a regulamentação a que se prende o citado decreto.

1.º — A policia da estrada abrange todas as dependencias que se relacionem com o trafego a que ella se destina (art. 140 do Dec. cit.).

2.º — E' vedado, sob pena de multa de 10\$000 e do dobro nas reincidencias, o ingresso de pessoas extranhas ao serviço e á fiscalisação da estrada nos recintos que não forem destinados aos passageiros e ao publico. Do numero de taes pessoas estão excluidos os funcionarios munidos de passes livres permanentes e as autoridades publicas, em relação ás quaes a estrada e suas dependencias são consideradas no mesmo pé em que os domicilios de particulares (art. 149).

3.º — A penalidade a que se refere o numero anterior só será applicada depois de uma primeira advertencia cortez não attendida, podendo então o infractor ser preso pelo ronda ou guarda da estrada. Effectuada a prisão, será o preso conduzido á presença do agente da estação.

4.º — O agente da estação, ouvindo, em presença de dous empregados, a parte verbal da pessoa que conduzir o infractor, a reduzirá a termo, assignado por elle e pelos referidos empregados.

5.º — O infractor, preso nos termos do numero 3.º será posto em liberdade depois de pagar ao agente da estação a multa em que houver incorrido. Si se recusar ao pagamento, será remettido á autoridade policial mais proxima, a quem será igualmente entregue o termo a que se refere o numero 4.º.

6.º — O ingresso dos empregados que, em razão de suas funções, necessitem trafegar no recinto da estrada só será permittido mediante a exhibição de chapas numeradas que lhes serão distribuidas por funcionarios competentes para fazel-o.

7.º — O Chefe dos rondas, para efficiencia de sua fiscalisação, organizará, em caderneta de bolso, um registro das chapas distribuidas aos empregados.

8.º — Quando um empregado extraviar uma chapa, dará disso immediato conhecimento ao seu superior hierarchico, afim de ser notificado o chefe dos rondas, que, por sua vez, fará as devidas annotações na caderneta de registro e ordenará aos rondas a cassação da chapa, se for apresentada.

9.º — Em troca da chapa extraviada, que indemnizará no valor de 5\$000, o empregado receberá, em seguida, outra, de numero differente da primeira.

10.º — A chapa extraviada perderá o valor, para todos os effeitos e, se for encontrada, só poderá ser utilizada com prévia autorisação desta chefia.

11.º — O chefe dos rondas deve affixar e distribuir entre os seus subordinados uma circular indicando as iniciaes e o numero da chapa extraviada, determinando-lhes que a cas-

sem e prendam o portador, se este com ella pretender ingresso ao recinto.

12.º — Preso o portador clandestino, deve ser conduzido á presença do agente para pagar a multa, conforme prescreve o numero 5.º, e a chapa apreendida será entregue ao chefe dos rondas.

13.º — Nenhum empregado póde apresentar chapa que lhe não tenha sido distribuida, e, se isso fizer, fica sujeito a multa, a juizo desta Chefia.

14.º — Quando o empregado for demittido, deve devolver immediatamente a chapa a quem lh'a entregou, sob pena de multa de 20\$000.

15.º — Nos casos omissos nestas instrucções, devem consultar-se as disposições do capitulo VI do decreto federal n.º 15673, de 7 de setembro de 1922, que estatue sobre a policia das estradas de ferro, e, no silencio deste, a esta Chefia.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 28 de janeiro de 1924.

Octacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: Ch. serv./INT/CHO
VHL/Vas.

CIRCULAR N.º 73/23

Srs. Inspectores e Chefes de Officinas

CONSTRUÇÃO DE CAIXÕES FUNEBRES

Existindo diversos empregados de categorias inferiores, cujas rendas, por serem diminutas, não permitem a aquisição de caixões funebres no caso de fallecimento, de pessoas de suas familias, ficam autorizados a fornecer os caixões que se fizerem precisos a esses empregados, debitando a mão de obra e materiaes á conta de despesas geraes.

Quanto aos adornos e demais accessorios necessarios á promptificação dos referidos caixões, deveis entender-vos com os srs. gerentes dos Armazens da Cooperativa dos Empregados da Viação Ferrea, cujo Director Commercial já teve entendimento com esta Chefia.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 29 de janeiro de 1924.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão.

C: Coop.
TTF/SNL.

CIRCULAR N.º 7/24

Srs. Inspectores, Chefes de Officinas e Chefes de Depositos

**CLASSIFICAÇÃO DAS DESPESAS
DE CUSTEIO**

Para os devidos fins, remetto-vos, annexas, exemplares do folheto "Classificação das despesas de custeio", em vigor desde 1.º de janeiro vigente.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 28 de janeiro de 1924.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão.

Annexos
VHL/SNL.

Annexo da circular n.º 7/24, de 28 de janeiro de 1924
CLASSIFICAÇÃO DAS DESPESAS DE CUSTEIO

A vigorar de 1.º de janeiro de 1924.

1.ª Divisão

Administração Central

CONTA N.º 91 — DIRECÇÃO GERAL

A esta conta serão levados sómente os vencimentos do Director, Chefe da 1.ª Divisão e Ajudantes, Chefe da Contabilidade e Ajudante, Contador e Ajudante, Thesoureiro, Secretario, bem como as diarias que lhes forem abonadas quando ausentes da séde.

CONTA N.º 92 — FISCALISAÇÃO

A esta conta será debitada semestralmente a quóta de fiscalisação determinada pelo contracto em vigór.

CONTA N.º 93 — DESPESAS GERAES

Nesta conta serão lançadas as importancias pagas para luz, agua, sellos, telegrammas, materiaes fornecidos pelo Almojarifado (menos papelaria) e despesas miudas. Em resumo, todas as despesas de administração não contempladas nas outras classificações desta Divisão.

CONTA N.º 94 — PAPELARIA

A esta conta serão debitadas todas as despesas com papeis impressos ou em branco e objectos de escriptorio utilizados nos escriptorios da Administração Central. (Todos os impressos usados pelas Estações para o seu expediente remettido á Contadoria devem ser debitados ao Trafego na classificação respectiva).

CONTA N.º 95 — VENCIMENTOS DOS ESCRITURARIOS
E OUTROS EMPREGADOS

A esta conta debitam-se os vencimentos e diarias de viagens dos Chefes de Secção, Escripturarios, Pagadores e outros empregados da Administração Central, subalternos aos Chefes mencionados na conta n.º 91.

CONTA N.º 96 — ALUGUEL DO ESCRITORIO CENTRAL

A esta conta serão debitados todos os alugueis pagos para os escriptorios centraes da Viação Ferrea (Administração Central, Trafego, Locomoção e Via e Edificios).

CONTA N.º 97 — DESPESAS LEGAES

A esta conta serão debitados os honorarios dos advogados e em geral todas as despesas relativas ás acções em justiça.

CONTA N.º 98 — SEGUROS CONTRA INCENDIOS

A esta conta serão debitadas todas as despesas com o seguro dos edificios, material rodante, mercadorias em transito, materiaes do Almojarifado etc.

CONTA N.º 99 — PROCURADORIA

A esta conta serão debitados os vencimentos dos Procuradores junto ás Repartições federaes e estadoaes e em geral todas as despesas occasionadas com o recebimento de contas de transportes por conta dos Governos e Municipalidades.

CONTA N.º 100 — INDEMNISAÇÕES POR ACCIDENTES

A esta conta serão debitadas todas as indemnisações pagas de accordo com a Lei em vigór que regula as obrigações resultantes dos accidentes do trabalho.

CONTA N.º 101 — SERVIÇO DOS MATERIAES

A esta conta serão levadas as despesas geraes do Almo-xarifado, taes como: Ordenado do Almo-xarife e Ajudante, Despachantes, Procurador em Rio Grande, do pessoal do Es-criptorio Central e dos Armazens e diarias de viagem, pape-laria e outros materiaes utilizados pelo Escriptorio Central e Armazens. Em geral, todas as despesas relativas á Admi-nistração do Almo-xarifado.

CONTA N.º 102 — CAIXA DE APOSENTADORIAS
E PENSÕES

A esta conta será, debitada mensalmente igual contribui-ção a arrecadada do pessoal e á qual é obrigada a Viação Fer-rea nos termos do Art.º 3.º, letra **b**, e Art.º 5.º do Decreto n.º 4682 de 24 de Janeiro de 1923, que creou a “Caixa de Aposen-tadorias e Pensões”.

CONTA N.º 103 — DESPESAS DIVERSAS

A esta conta serão debitados os salarios, materiaes e ou-tras despesas diversas do Custeio, occasionadas por circum-stancias extraordinarias, como desastres, innundações etc., porém sómente poderá ser usada esta conta com prévia au-torisação da Directoria.

2.ª Divisão

Trafego

CONTA N.º 31 — SUPERINTENDENCIA

- A — Vencimentos do Chefe do Trafego e seus Ajudantes;
- B — Vencimentos do pessoal da Secretaria;
- C — Vencimentos do Chefe do Movimento, Ajudante, Inspectores e escripturarios;
- D — Vencimentos do pessoal da Estatistica e da locali-sação do material rodante;

- E — Despesas de viagens;
- F — Materiaes (despesas miudas de escriptorio, menos papelaria);
- G — Publicações (avisos pela imprensa, publicação e im-pressão de tarifas).

CONTA N.º 32 — PAPELARIA

A esta conta serão debitados, toda a papelaria e objectos de escriptorio fornecidos para o serviço do Trafego em geral, incluindo o fornecimento ás estações.

CONTA N.º 33 — EMPREGADOS DOS TRENS

- A — Fiscaes de trens;
- B — Chefes de trens de passageiros;
- C — Chefes de trens de carga;
- D — Guarda-freios de trens de passageiros;
- E — Guarda-freios de trens de cargas;
- F — Bagageiros;
- G — Camareiros;
- H — Limpadores de carros de passageiros e outros em-pregados dos trens;
- I — Despesas de viagens;
- J — Premios de percurso ao pessoal do Movimento do Trafego.

CONTA N.º 34 — TELEGRAPHO, ELECTRICIDADE
E CHRONOMETRIA

- A — Vencimentos do Inspector, Ajudante, sub-inspecto-res do telegrapho, desenhistas e escripturarios;
- B — Vencimentos dos operarios das Officinas;
- C — Vencimentos dos Guarda-fios;
- D — Vencimentos dos Telegraphistas;
- E — Vencimentos dos Telephonistas;
- F — Despesas de viagens;

G — Materiaes (todos aquelles, menos papelaria, destinados á administração desta secção e ás officinas telegraphicas, que não têm applicação na conta n.º 10 da Via Permanente e que é destinada aos trabalhadores e aos materiaes empregados na conservação das linhas telegraphicas).

CONTA N.º 35 — ABASTECIMENTOS DOS TRENS

A esta conta levar-se-ão todas as despesas pequenas, relativas ao movimento dos trens, taes como: illuminação, bandeiras, vidros de lampeão, lanternas, lavagem de toalhas para os trens, etc.

CONTA N.º 36 — EMPREGADOS DAS ESTAÇÕES

- A — Vencimentos dos Agentes, sub-agentes e plantões;
- B — Vencimentos dos conferentes (encarregados de lacres, de correspondencia e pesadores);
- C — Vencimentos dos Manobreiros;
- D — Vencimentos dos guarda-chaves;
- E — Vencimentos dos trabalhadores e serventes;
- F — Vencimentos dos rondas e policiaes;
- G — Despesas de viagens.

CONTA N.º 37 — ABASTECIMENTO DAS ESTAÇÕES

A esta conta pertencem todos os materiaes para o uso das estações (menos papelaria e artigos de escriptorio), á saber: lanternas, bandeiras, illuminação, agua, telephone, etc. etc. Tambem debitar-se-ão á mesma conta o aluguel de casas de Agentes, o aluguel de estações e os concertos de balanças pequenas.

CONTA N.º 38 — CUSTEIO DA SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES

A — Vencimentos do Chefe da Secção de Reclamações, Ajudantes, Inspectores e escripturarios;

- B — Despesas de viagens;
- C — Materiaes e despesas miudas de escriptorio, menos papelaria.

CONTA N.º 39 — INDEMNISAÇÕES

- A — Indemnizações por extravios e avarias;
- B — Indemnizações por animaes mortos na linha.

CONTA N.º 40 — INDEMNISAÇÕES POR FERIMENTOS PESSOAES

A esta conta serão debitadas as importancias pagas a pessoas extranhas ao serviço a titulo de indemnizações por ferimentos causados pela negligencia da estrada; outrosim, quaesquer despesas relativas á liquidção de taes pedidos de indemnizações ou relativas ao tratamento das ditas pessoas.

CONTA N.º 41 — COLLISÕES E DESCARRILAMENTOS

A esta conta serão levadas as despesas de desobstrucção de linha, causadas por collisões ou descarrilamentos, e, em geral toda a despesa relativa a accidentes, menos a referente á reparação da linha e ao concerto do material rodante.

CONTA 42 — ALUGUEL DO MATERIAL RODANTE (Debito)

A esta conta debitar-se-á o valôr do aluguel do material rodante pertencente a outras Estradas.

CONTA N.º 43 — IMPRESSÃO DE BILHETES

Nesta conta serão lançados os vencimentos dos empregados, materiaes e energia electrica, fornecidos para a impressão de bilhetes pela Estrada, bem como o valôr de bilhetes, talões de passagens, bilhetes de assignatura, passes, etc., utilizados durante o mez.

CONTA 44 — DESPESAS DOS CARROS RESTAURANTES

A esta conta será levada toda a despesa com o custeio dos carros restaurantes, isto é: salarios do Inspector e pessoal dos carros, mercadorias gastas durante o mez e qualquer outra despesa relativa a este serviço.

CONTA 45 — DESPESAS DIVERSAS DO TRAFEGO

A esta conta serão debitados os salarios, materiaes e outras despesas diversas de Custeio, occasionadas por quaesquer circumstancias extraordinarias, como: Desastres, inundações, etc., porém, é expressamente prohibido lançar-se qualquer despesa nesta conta a não ser com prévia autorização do Director.

3.ª Divisão

Locomoção

CONTA N.º 61 — SUPERINTENDENCIA

A esta conta pertencem os vencimentos do Chefe da Locomoção, dos seus ajudantes, auxiliares technicos e dos empregados do escriptorio, assim como as despesas de viagens dos funcionarios acima mencionados; tambem as despesas miudas do escriptorio, fornecimentos do Almojarifado (menos papelaria).

CONTA N.º 62 — PAPELARIA

A esta conta pertencem todos os papeis, impressos ou em branco, e objectos de escriptorio fornecidos á Locomoção em geral (lapis, pennas, tintas, etc.).

CONTA N.º 63 — CONSERVAÇÃO DAS LOCOMOTIVAS NOS DEPOSITOS

- A — Materiaes
- B — Pessoal (Mão de obra)
- C — Despesas geraes de officinas
- D — Facturas diversas.

CONTA N.º 64 — EMPREGADOS DAS LOCOMOTIVAS

A esta conta pertencem os vencimentos, premios de percurso e de economia de todos os empregados occupados nas locomotivas, bem assim os vencimentos dos Chefes de depositos, inspectores de locomotivas, escripturarios e continuos. Essas despesas serão discriminadas nos sub-titulos seguintes:

- A — Vencimentos dos Chefes de depositos, escripturarios e continuos.
- B — Vencimentos dos inspectores de locomotivas.
- C — Vencimentos dos machinistas.
- D — Vencimentos dos foguistas.
- E — Vencimentos dos limpadores.
- F — Vencimentos dos accendedores, seccadores de areia e de lenha e fornecedores de materiaes.

CONTA N.º 65 — COMBUSTIVEIS PARA LOCOMOTIVAS

A esta conta pertence o combustivel empregado nas locomotivas, assim como os vencimentos do pessoal dos depositos, encarregado de por o combustivel nos tenders. As despesas deverão ser discriminadas com os sub-titulos:

- A — Carvão nacional.
- B — Lenha e nós de pinho.
- C — Carvão estrangeiro.
- D — Petroleo.
- E — Vencimentos do pessoal empregado no abastecimento das locomotivas.
- F — Lenha destruida por fagulhas.

Nota: Os vencimentos do pessoal manipulando os combustiveis nos depositos, fóra do previsto na conta 65 — E, devem ser debitados ao Almojarifado.

CONTA N.º 66 — LUBRIFICANTES PARA LOCOMOTIVAS

A esta conta pertence o valôr dos lubrificantes empregados nas locomotivas, isto é; oleo, graxa e estopa.

CONTA N.º 67 — ABASTECIMENTOS DIVERSOS
A LOCOMOTIVAS

A esta conta serão debitados todos os materiaes fornecidos para locomotivas, como ferramentas de mão de uso dos machinistas etc., menos os combustiveis e os lubrificantes.

CONTA N.º 68 — CONSERVAÇÃO DOS CARROS NOS
DEPOSITOS

A esta conta pertencem os vencimentos do pessoal e os materiaes empregados no serviço de conservação dos carros nos depositos, sejam passageiros, restaurantes, dormitórios, bagageiros ou de administração. Estas despesas devem ser discriminadas com os sub-titulos:

- A — Materiaes
- B — Pessoal (Mão de obra)
- C — Despesas geraes de officinas
- D — Facturas diversas.

CONTA N.º 69 — CONSERVAÇÃO DOS VAGÕES NOS
DEPOSITOS

A esta conta pertencem os vencimentos do pessoal e o valor dos materiaes empregados no serviço de conservação dos vagões nos depositos. As despesas devem ser discriminada com os sub-titulos:

- A — Materiaes
- B — Pessoal (Mão de obra)
- C — Despesas geraes de Officinas.
- D — Facturas diversas.

CONTA N.º 70 — CONSERVAÇÃO NOS DEPOSITOS DOS VA-
GÕES DE SERVIÇO, DE LASTRO, GUINDASTES A VAPOR,
ESCAVADORES A VAPOR, ETC.

A esta conta pertencem os vencimentos do pessoal e o valor dos materiaes empregados no serviço de conservação

nos depositos dos vehiculos acima citados. As despesas devem ser discriminadas com os sub-titulos:

- A — Materiaes
- B — Pessoal (mão de obra)
- C — Despesas geraes de Officinas.
- D — Facturas diversas.

Estas despesas serão debitadas ás Repartições a que pertencerem os vehiculos acima citados.

CONTA N.º 71 — CUSTEIO DAS BOMBAS D'AGUA

Nesta conta lançar-se-ão os vencimentos dos bombeiros e ajudantes, bem como o valor dos materiaes empregados no custeio do abastecimento d'agua da Estrada (combustiveis, lubrificantes etc.), e as despesas com a agua fornecida por terceiros (municipalidades ou particulares). As despesas devem ser discriminadas com os sub-titulos:

- A — Materiaes
- B — Pessoal (mão de obra)
- C — Despesas geraes de Officinas.
- D — Facturas diversas.

CONTA N.º 72 — DESPESAS GERAES DOS DEPOSITOS

A esta conta serão debitados os vencimentos dos manuaes e dos limpadores de depositos, bem como os combustiveis e lubrificantes para a força motriz, conservação das machinas e ferramentas de uso exclusivo das pequenas officinas dos Depositos, fornecimento de luz pelas uzinas particulares e outras pequenas despesas.

CONTA N.º 73 — LUBRIFICANTES PARA OS TRENS

A esta conta devem ser debitadas todas as despesas, não sómente com os lubrificantes empregados nos carros e vagões dos trens de passageiros e trens de cargas, mas também os vencimentos do pessoal incumbido de lubrificar os

trens quando estes chegam as estações. Dever-se-á por conseguinte, discriminar a conta 73 como segue:

- A — Materiaes
- B — Pessoal (mão de obra).

Officinas — Reparação do material rodante

CONTA N.º 74 — REPARAÇÃO DAS LOCOMOTIVAS NAS OFFICINAS

- A — Materiaes
- B — Pessoal (mão de obra)
- C — Despesas geraes de Officinas
- D — Facturas diversas.

CONTA N.º 75 — REPARAÇÃO DE CARROS NAS OFFICINAS

A esta conta pertencem os vencimentos do pessoal e o valor dos materiaes empregados no serviço de reparação nas Officinas, dos carros de passageiros, restaurantes, dormitórios, bagageiros e de administração. Estas despesas são discriminadas nos sub-titulos:

- A — Materiaes.
- B — Pessoal (mão de obra).
- C — Despesas geraes de Officinas.
- D — Facturas diversas.

CONTA N.º 76 — REPARAÇÃO DOS VAGÕES NAS OFFICINAS

A esta conta pertencem os vencimentos do pessoal e o valor dos materiaes empregados no serviço de reparação nas officinas, dos vagões. As despesas devem ser discriminadas com os sub-titulos:

- A — Materiaes.
- B — Pessoal (mão de obra).
- C — Despesas geraes de Officinas.
- D — Facturas diversas.

CONTA N.º 77 — REPARAÇÃO NAS OFFICINAS DOS VAGÕES DE SERVIÇO, DE LASTRO, LENHA, GUINDASTES A VAPOR, ESCAVADORES A VAPOR ETC.

A esta conta pertencem os vencimentos do pessoal e o valor dos materiaes empregados no serviço de reparação nas officinas dos vehiculos acima citados. As despesas devem ser discriminadas com os sub-titulos:

- A — Materiaes.
- B — Pessoal (mão de obra).
- C — Despesas geraes de Officinas.
- D — Facturas diversas.

Estas despesas serão debitadas ás Repartições a que pertencerem os vehiculos acima designados.

CONTA N.º 78 — DESPESAS DIVERSAS DA LOCOMOÇÃO

A esta conta serão debitadas as despezas de Custeio occasionadas com quaesquer circumstancias extraordinarias como desastres, inundações, etc.

4.ª Divisão

Via e edificios

CONTA N.º 1 — SUPERINTENDENCIA

A esta conta serão debitadas as despesas de Custeio oc-Linha, seus ajudantes, auxiliares technicos e empregados de escriptorio, engenheiros residentes e escripturarios, despesas miudas de escriptorio (menos papelaria) e despesas de viagem do pessoal acima, as despesas com os autos de linha (combustiveis, lubrificantes etc.) incluindo a sua conservação, bem como os alugueis das casas dos Engenheiros Residentes.

CONTA N.º 2 — PAPELARIA

A esta conta levar-se-ão todas as despesas com os papeis impressos e em branco para a Linha em geral, e os objectos de escriptorio (lapis, canetas, tintas, etc.)

CONTA N.º 3 — POLICIA DA LINHA

A esta conta serão levados os vencimentos dos empregados na vigilancia da linha e o valôr dos materiaes empregados neste serviço.

CONTA N.º 4 — REPARAÇÃO DA LINHA

Neste conta serão lançados os vencimentos e despesas de viagens de todos os empregados trabalhando na Linha, a saber: Conductores, mestres de linha, feitores, encarregados e trabalhadores em geral, bem assim os alugueis das casas occupadas pelos Mestres de Linha.

A despesa deve porém ser sub-dividida como segue:

4 A — Reparação da Linha

4 B — Accidentes

4 C — Substituição de dormentos

4 C — Substituição de dormentos

CONTA N.º 5 — SUBSTITUIÇÃO DE DORMENTOS

Nesta conta lançar-se-á o valor de todos os dormentos substituidos por conta do custeio, porém, sómente o material (dormentos de qualquer especie, Standard, desvios, pontes, etc.).

CONTA N.º 6 — SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS

Nesta conta lançar-se-á o valôr de todos os trilhos substituidos por conta do Custeio, porém, sómente o material (trilhos).

CONTA N.º 7 — LASTRO

Nesta conta lançar-se-ão os vencimentos de todos os trabalhadores empregados neste serviço, bem como o valor dos materiaes empregados: pedras, cascalhos etc., menos as ferramentas cujo debito pertence a conta 12.

CONTA N.º 8 — REPARAÇÕES DE PONTES, BOEIROS, BRETES E BALANÇAS

A esta conta serão levados os vencimentos de todos os empregados que trabalham em reparações de pontes, boeiros, bretes e balanças para pesar vagões e tambem o valor dos materiaes empregados nesses trabalhos, taes como: madeiras, pinturas, pregos, vigas de aço, etc.

CONTA N.º 9 — REPARAÇÕES DE CERCAS, PORTÕES E GUARDA GADO

A esta conta serão levados os vencimentos de todos os trabalhadores e o valôr dos materiaes empregados neste serviço de reparação, ao longo da linha e nos recintos das estações.

CONTA N.º 10 — REPARAÇÕES DAS LINHAS TELEGRAPHICAS

Nesta conta lançar-se-ão os vencimentos dos trabalhadores e o valôr dos materiaes empregados na conservação das linhas telegraphicas.

CONTA N.º 11 — OUTROS MATERIAES EMPREGADOS NA LINHA

A esta conta será levado o valôr de todos os materiaes empregados no "Custeio" da Linha, taes como: prégos, talas de junção, parafusos, tirefonds, sellas, etc.

CONTA N.º 12 — FERRAMENTAS DA LINHA

A esta conta será levado o valôr de todas as ferramentas usadas pelas turmas de conservação da linha, taes como: pás, picaretas, alavancas, etc., bem como as ferramentas utilizadas pelos operarios.

CONTA N.º 13 — CONSERVAÇÃO DE EDIFICIOS E DEPENDENCIAS

Nesta conta lançar-se-ão todos os vencimentos dos trabalhadores e o valôr dos materiaes empregados na reparação

e conservação de todos os edificios e dependencias da Estrada, aberturas de poços e quaesquer installações nos edificios da Estrada, como agua, exgottos e outras. Os principaes materiaes empregados são: madeira, tijolos, telhas, pedras para construção, cal, cimento, tintas, vernizes, vidros, etc.

CONTA N.º 14 — REPARAÇÃO DE BOMBAS, PULSOMETRO E RESERVATORIOS

A esta conta serão levados os vencimentos dos trabalhadores e o valôr dos materiaes empregados na reparação de bombas, pulsometros e reservatorios, menos as despesas com o custeio do abastecimento d'agua (vencimentos dos bombeiros e ajudantes, combustiveis e lubrificantes gastos) que pertencem á conta n.º 71 da *Locomoção*.

Os principaes materiaes empregados nas reparações são: canos de ferro e chumbo, valvulas, madeiras, etc.

CONTA N.º 15 — TRENS DE SERVIÇO

A esta conta serão debitados os vencimentos dos machinistas, foguistas, chefes de trens, guarda-freios, assim como o combustivel e os lubrificantes para os trens em serviço de "Custeio" da linha, bem como cordas de signal, lanternas, bandeiras e outros materiaes usados no serviço dos trens. Quando o trem estiver em serviço de "Capital" as despesas respectivas serão debitadas á conta de "Capital" respectiva.

CONTA N.º 16 — DESPESAS DIVERSAS DA LINHA

A esta conta serão debitados os salarios, materiaes e outras despesas diversas do custeio, occasionadas por quaesquer circumstancias extraordinarias, como desastres, inundações, etc., porém, é expressamente prohibido lançar-se qualquer despesa nesta conta, a não ser com prévia autorização da Directoria.

CIRCULAR N.º 1/39

Srs. Inspectores de Tracção

PILHAS DE LENHA EM BAIXO DAS LINHAS TELEGRAPHICAS

Pela presente circular fica terminantemente prohibido levantarem-se pilhas de lenha ou depositar qualquer outro material de facil combustão em baixo das linhas telegraphicas, que já têm sido damnificadas por incendios que occorrem nas pilhas.

Tomareis as devidas providencias para que esta determinação seja cumprida.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre 11 de fevereiro de 1924.

Octacilio Pereira
Chefe da 3.ª Divisão.

C: CD/AJC/CHF
VHL/Vas.

CIRCULAR N.º 17/50

Srs. Inspectores

PROPOSTA DE PUNIÇÃO

Para evitar duvidas futuras, sempre que tiverdes de propor punições a empregados que deixarem de cumprir com seus deveres, deveis citar o numero respectivo de suas matriculas.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 3 de março de 1924.

Octacilio Pereira
Chefe da 3.ª Divisão.

C: CHO
TTF/AK

CIRCULAR N.º 26/51

Srs Chefes de Officinas

**SAPATA DE CRUZETA DAS LOCO-
MOTIVAS MIKADO N.º 501 A
520 E OUTROS.**

Junto vos remetto o desenho ZD-41 de uma cruzeta de locomotiva Mikado em que se verificam as sapatas de ferro fundido preparadas com ranhuras para metal patente.

Todas as locomotivas em que temos empregado o metal patente da forma indicada, têm dado bons resultados.

São já antigas as ordens emitidas para que em todas as locomotivas Mikado seja adoptado o typo apontado sempre que se tornar necessario de substituir as sapatas de cruzeta primitivas.

Providenciae de accordo.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 5 de março de 1924.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão.

Annexo
C: INT-5
FVB/SNL

CIRCULAR N.º 18/69

Srs.-Chefes de Officinas e Inspectores

FÉRIAS

O Regulamento dos Serviços da Viação Ferrea, que baixou com o decreto n.º 3.281, de 29 de fevereiro ultimo, revogou a circular do sr. Director, n.º 31, de 18 de agosto de 1923, sobre concessões de licenças e férias.

As férias serão agora de 15 dias, qualquer que seja a categoria do empregado e o seu tempo de serviço, desde que conte, pelo menos, um anno de effectividade e durante esse periodo não tenha gozado licença, tido mais de vinte faltas de ponto, nem soffrido pena disciplinar (art. 71).

As concessões dependem sempre da situação do serviço e só se darão sem prejuizo deste.

Sendo, pelo novo regulamento, longo o praso das férias, chamo para este ponto vossa especial attenção.

Não deveis permittir, pois, que se ausentem, simultaneamente, diversos empregados de uma mesma secção, em gozo de férias, afim de não prejudicar o serviço, por isso que, em se tratando de ausencias em gozo de férias, não poderão ser admittidos substitutos provisorios, nem serão pagas gratificações aos funcionarios designados para substitutos (art. 69, parte final).

Consequentemente, apenas a um empregado de cada secção se póde conceder férias de cada vez. Si houver varios requerimentos simultaneos, attender-se-ão, se o serviço permittir, de um a um, á medida que os licenciados se forem apresentando ao trabalho.

Os requerimentos de férias devem vir informados pelo chefe da repartição (officinas, inspectorias ou depositos) a que pertencer o empregado. Da informação deve constar declaração de que o requerente conta mais de um anno de serviço, não gozou licença de um anno á data da petição, não teve, durante esse tempo, mais de vinte faltas de ponto, nem soffreu pena disciplinar. A falta de qualquer um destes requisitos não dará direito a férias.

Para regularidade do serviço de informações, nas officinas, inspectorias e depositos, devem ser escripturados em livro as faltas de ponto dos empregados e operarios. As inspectorias de tracção registrarão apenas a frequencia do pessoal de seu escriptorio.

Afim de que os livros de faltas de ponto se mantenham em dia, os chefes de repartição (inspectorias, officinas ou depositos), quando um empregado ou operario for removido, communicarão á repartição de destino as faltas do transferido, verificadas de um anno á data da remoção.

Annexo vos envio um modelo de livro de registro de faltas de ponto dos empregados, semelhante ao adoptado neste escriptorio.

Esse livro deve ser auxiliado por um indice, afim de facilitar a busca.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 18 de março de 1924.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão.

C: DR/CH/FEL/CEL
AG/Vas.

Um vagão de 16 toneladas que satisfaça a todas essas condições e com a dupla lacragem (ordem dada pelo Tráfego), mais difficilmente poderá ser violado sem deixar vestígio.

Além dessas normas lembro-vos que taes carros devem levar o **espelho** de parachoques.

b) nos vagões de 28 toneladas:

1) deve-se inverter a posição dos parafusos que seguram a guia superior da porta, collocando a porca pelo lado interior.

Nesses vagões também, deve ser cuidado o sarrafo de protecção contra as fagulhas.

Escritório Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 25 de março de 1924.

Octacilio Pereira
Eng.^o Chefe da 3.^a Divisão.

C: INM/ATL/CHF/P. 51.
PID/AK

CIRCULAR N.^o 73/79

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

DOCUMENTOS SUJEITOS A SELLO FIXO

Communico-vos que, em obediencia ao disposto na lei n.^o 176, de 22 de dezembro de 1913, que autorisa a cobrança do imposto do sello, estão sujeitos ao sello de estampilha ou papel sellado os seguintes documentos, que frequentemente são encaminhados por vosso intermédio:

Attestados	\$300 e \$100 adicional
Requerimentos	\$300 e \$100 adicional
Memoriaes, por folha	\$300 e \$100 adicional
Certidões passadas por autoridades federalaes, por folha	\$300 e \$100 adicional
Copias ou traslados de documentos, livros ou processos, por folha	\$300 e \$100 adicional

Observações — O sello de \$300 é devido por meia folha ou tira de papel escripta em todo ou em parte, não excedente de 33 centímetros de comprimento e 22 de largura. Quando exceder dessas dimensões, pagará o dobro.

— Os papeis sujeitos ao sello fixo, acima mencionados, quando **dactylographados**, pagarão, por folha, \$600 de sello fixo, além do adicional.

— Os documentos expedidos já sellados por autoridades estaduais, que forem pelas partes juntados ás suas petições, para qualquer effeito, são isentos de novo sello de folhas.

Sello adicional — O imposto do sello adicional será cobrado na razão de 10 %.

— As fracções, quaesquer que sejam, para os effeitos da cobrança, serão equiparadas a \$100.

— Os calculos para a equiparação serão feitos sobre o total do sello a pagar e não para cada folha.

— O papel sellado fica isento de sello adicional, visto que esse imposto já está computado no valor da folha, que é de \$400.

Escriptorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 3 de abril de 1924.

Octacilio Pereira

Eng.^o Chefe da 3.^a Divisão.

C: DR/CH. DIV. FEL/GEL/ATL
G/AK

CIRCULAR N.^o 73/81

Srs. Inspectores de Tracção e Chefes de Depositos

DOCUMENTOS ESTATISTICOS

Com a reorganisação dos serviços da Viação Ferrea, as estatisticas seccionaes, que eram feitas nos diversos departamentos, foram reunidas na 1.^a Divisão, onde constituíram a 2.^a Sub-Divisão, com os trabalhos distribuidos por quatro secções.

Desligada, pois, da 3.^a Divisão a antiga Secção de Estatistica da Secretaria da Locomoção, que passou a ser a 3.^a Secção da 2.^a Sub-Divisão da 1.^a Divisão, os documentos estatisticos seguintes, que eram enviados a este Escriptorio Central, devem ser endereçados directamente áquella Sub-Divisão, em sobrescripto especial:

- Pedidos de combustiveis, modelo A-226-B;
- Pedidos de combustiveis, modelo A-226-A;
- Pedidos de carvão, modelo A-226;
- Pedidos de lubrificantes, modelo A-254;
- Pedidos de materiaes, modelo A-10-S;
- Transferencia de combustiveis, modelo L-31;
- Transferencia de lubrificantes, modelo L-30;
- Partes diarias de machinistas, modelo L-214;
- Escalas de locomotivas e pessoal, modelo L-47.

Os sobrescriptos contendo esses documentos, devidamente guiados em modelo X-23, devem trazer o seguinte endereço:

A' 2.^a Sub-Divisão da 1.^a Divisão

3.^a Secção

Porto Alegre.

Escriptorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 7 de abril de 1924.

AG/AS.
C: DR/CHD.

Octacilio Pereira
Eng.^o Chefe da 3.^a Divisão.

CIRCULAR N.º 37/89

Srs. Inspectores de Tracção

VIDROS QUEBRADOS

Para evitar accumulo de papeis neste escriptorio, cujas providencias devem ser tomadas pela Inspectoria do Material Rodante, determino que as communicacões sobre quebras de vidros dos carros de passageiros sejam feitas directamente aquella inspectoria, em Santa Maria, onde se organizará, todos os fins de mez, um resumo que será enviado a esta chefia, até o dia 5 do mez seguinte.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 16 de abril de 1924.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão.

C: INM
MR/SNL.

CIRCULAR N.º 73/91

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

HORARIO DOS ESCRITORIOS

Consultando os interesses geraes, conclui que o melhor horario para os serviços de escriptorio é o seguinte:

Manhã:	{ Entrada	8 horas
	{ Sahida	11 horas
Tarde:	{ Entrada	13 horas
	{ Sahida	17 horas

Total de horas de serviço por dia 7 horas

Fica determinado o horario acima para todas as Officinas, Inspectorias e Depositos. A criterio dos chefes respectivos, o horario poderá ser prolongado, quando haja motivos ponderosos para tal.

O presente horario vigorará a partir de 25 do corrente.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 19 de abril de 1924.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão.

AAM/Vas.

CIRCULAR N.º 3/103

Srs. Inspectores de Tracção

DETALHES DE LUBRIFICAÇÃO

Pelos dados computados na secção de Estatística, verifica-se o seguinte consumo de oleo nos mezes de janeiro e fevereiro:

Consumo de oleos para locomotivas

Especie de oleo	ANNO DE 1924			
	Mez de Janeiro		Mez de Fevereiro	
	Percurso	Consumo	Percurso	Consumo
A	823.425		788.102	
A		3.330		3.414
B		7.330		7.029
C		3.216		3.019
Consumo por 1.000 kilometros	16 84		17.08	

A média por 1.000 kilometros augmentou no mez de fevereiro, sem nenhuma justificativa. Não houve alteração nas labellas, logo não se comprehende o consumo elevado de oleo nesse mez sem que a verdadeira causa provenha de irregularidades no serviço. São as mesmas de ordem a demonstrar **absoluta e completa ausencia** de fiscalisação por parte dos responsaveis, senão vejamos:

2.ª Secção —

Locomotiva, n.º 517, no dia 7 de março effectuou o trem P-2 com "as suas valvulas bastante trabalhadas, não dando a veda que o seu emprego indica e as mechas mal feitas".

O deposito de Santa Maria consumia oleo "C" na falta de oleo "B", sem conhecimento nem do chefe do deposito respectivo, nem do Inspector.

No dia 12, a locomotiva 604 estava com um dos copos vazio e com um pedaço apenas de valvula. Nas mesmas condições estava a locomotiva n.º 512.

5.ª Secção —

Nota-se as mesmas irregularidades verificadas na 2.ª Secção.

Nas locomotivas ns. 451, 452 e 453 não existem guardapós nas caixas de graxa de tender.

A locomotiva 402, que sahia da reparação, estava com o castello do copo do puchavante sem furo.

Seria ocioso estar fazendo mais enumerações, para demonstrar o completo abandono dos aparelhos de lubrificação das locomotivas. Dessa fórma os esforços desta chefia serão contraproducentes, dando resultados completamente negativos.

Os depositos principaes estão aparelhados para fazerem substituições de valvulas; deixam, porém, esse serviço exclusivamente para as Officinas. Resultam dahi os factos apontados e o desperdicio de oleo, pelo mau funcionamento dos aparelhos de lubrificação.

Determino que cada inspector revise minuciosamente, pelo menos uma vez por mez, as locomotivas de sua secção, dando, aos respectivos instructores, ordens para communica-

rem todas as irregularidades afim de serem corrigidas promptamente. O mesmo deve ser feito com os depositos de oleo, pois pela ordem na disposição e classificação do material muitas faltas podem ser evitadas. Muitos Chefes de depositos só notam a falta de um typo de oleo quando o encarregado os avisa. Demonstram assim, que não lhes merece o menor cuidado um dos Serviços principaes do seu deposito.

Opportunamente enviarei instrucções detalhadas sobre o assumpto. Espero com estas recommendações serem completamente sanadas as irregularidades apontadas, cujos resultados certos serão mais tarde verificados na diminuição do consumo de oleo.

Escriptorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 6 de maio de 1924.

A. Madureira

Ajudante da 3.^a Sub-Divisão.

C: CHO/IMA/CD/AJL-2/TEXAS
AM/Vas.

CIRCULAR N.º 3/108

*Srs. Chefes de Officinas, Inspectores de Tracção,
e Instructores de Machinistas*

DETALHES DE LUBRIFICAÇÃO

Junto vos envio copia do desenho ZC-49, relativo a copos de lubrificação para braceria e que deverá ser tomado como norma em todas as vezes que se proceder á fiscalisação desses aparelhos por parte dos srs. Inspectores de Tracção, á sua reparação nas Officinas ou á substituição de valvulas nos depositos.

Esta valvula, conforme se observa no desenho, compõe-se de duas partes, ambas cylindricas, sendo a superior de diametro maior. Acontece, frequentemente que, com o uso, esta deforma-se adquirindo uma forma afunilada, em consequencia do que a valvula toda desce demasiadamente, indo sua extremidade inferior tocar o pino e dahi resulta uma grande perda de oleo em virtude da má veda da valvula.

Os srs. Inspectores de Tracção darão aos Instructores e aos machinistas em serviço todas as explicações necessarias relativamente a esses desenhos e seus detalhes e providenciarão no sentido de serem as mesmas ministradas tambem nas escolas dos depositos pelos respectivos professores.

Confirmando a minha circular n.º 3/103, de 6 de maio de 1924, considero esse assumpto sufficientemente elucidado e espero em consequencia a completa normalisação desse serviço.

Escriptorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 9 de maio de 1924.

No impedimento do Chefe da 3.^a Divisão,
o Ajudante da 3.^a Sub-Divisão:

A. Madureira.

Annexo
C: CD-1 a 6
AC/SNL.

CIRCULAR N.º 49/109

Srs. Inspectores de Tracção

CASAS PARA O PESSOAL DA TRACÇÃO

Junto vos remetto o desenho D-508 relativo á casa-typo para o pessoal da tracção.

Nesse desenho se encontra uma relação do material necessario ás obras, o qual, segundo instrucção verbal do sr. Eng.º Chefe desta Divisão, deve ser requisitado por partes á medida que os trabalhos forem se adeantando, devendo as requisições ser classificadas nas contas 63, 68, 69 e 72.

Deve ser dado andamento ás construcções na medida do possivel e das necessidades dos depositos e, a exemplo do que já foi feito em Cacequy, de accordo com o sr. Engenheiro Residente, seguindo sempre o desenho D-508.

Qualquer outro esclarecimento será fornecido por esta Chefia.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 9 de maio de 1924.

A. Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

Annexo

C: CDP/CD-1 a 6
AC/SNL.

CIRCULAR N.º 1/110

Srs. Inspectores de Tracção

**ASSIGNATURA DE PEDIDOS
DE COMBUSTIVEIS**

Tenho verificado pelo relatorio do sr. Instructor de Machinistas da 1.ª Secção que alguns machinistas têm o reprovavel costume de deixar de assignar os respectivos pedidos de combustivel (A-226-B), determino que seja exercida a esse respeito rigorosa fiscalisação em todas as secções de tracção, afim de evitar qualquer irregularidade no serviço de fornecimento de combustiveis.

Os srs. Instructores de Machinistas devem revisar todos os pedidos A-226-B, propondo ao respectivo inspector multas aos reincidentes na falta.

Tenho com a presente circular por bem recommendado o assumpto.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 9 de maio de 1924.

A. Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

C: IMA
AC/SNL.

CIRCULAR N.º 2/114

Srs. Chefes de Officinas

ASSIGNATURA DO LIVRO PONTO

Chamo vossa atenção para o dispositivo do artigo 35 do Regulamento Geral da Viação Ferrea, approved pelo decreto do Governo do Estado n.º 3.281, de 29 de fevereiro de 1924, quando diz:

“Art.º 35 — Cada secção de divisão terá um livro ponto, que será assignado pelos funcionarios á proporção que forem entrando no edificio.

A' hora do inicio dos trabalhos, o livro será collocado sobre a mesa do chefe do escriptorio que, excepcionalmente, por tolerancia, permittirá, até maximo de $\frac{1}{4}$ de hora, que o empregado retardatario o assigne.

A essa hora será o ponto encerrado pelo chefe do Escriptorio.”

Nessas condições, não tolerareis a entrada nos escriptorios, de hoje em diante, a quem quer que seja, uma vez que o empregado infrinja o que se contém no citado artigo.

Ficam, assim, sem effeito, as concessões anteriores que nesse sentido possam existir.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 16 de maio de 1924.

Octacilio Pereira
Chefe da 3.ª Divisão.

C: INT/INLC/INM
OP/SNL.

CIRCULAR N.º 83/117

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

QUALIFICAÇÃO ELEITORAL

Afim de não se prejudicar o serviço da Viação por ocasião de eleições, com o licenciamento e ausencia de pessoal para votar em localidades distantes de sua respectiva séde de trabalho, deveis providenciar opportunamente para que os empregados sob vossa direcção sejam incluídos no alistamento eleitoral da circumscripção de sua residencia.

Assim, toda a vez que for removido um empregado, o seu chefe immediato interessar-se-á para que, no praso legal, requeira e faça a sua transferencia de municipio, districto ou secção.

O praso legal para a transferencia de alistamento é de dois mezes de residencia na nova localidade.

Espero que, nesse sentido, agireis ponderadamente, sem coacção de especie alguma, pois meu intuito é apenas evitar prejuizo para o serviço com a ausencia de empregados em grupos, por ocasião de eleições, votantes fóra de sua séde de trabalho.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 20 de maio de 1924.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão.

C: DR/CH. DIV.
AG/ACM.

CIRCULAR N.º 73/120

*Srs. Inspectores de Tracção, do Material Rodante
e de Electricidade*

**ASSIGNATURA DE CORRESPONDEN-
CIA PELOS ESCRITURARIOS DAS
INSPECTORIAS**

Tenho verificado que muita correspondencia sobre assumptos importantes, — como movimento de pessoal, propostas de punição, informações sobre despesas dos depositos e inspectorias, e até sobre assumptos technicos, como informações sobre accidentes, situação, estado e funcionamento de locomotivas, situação dos depositos, relatorios, etc., — vem sendo assignada pelos escripturarios das inspectorias, quando o devia ser, privativamente, por vós, conforme determinei em minha circular n.º 73/167, de 16 de maio de 1923, a qual deveis reler, para bem interpretal-a.

A correspondencia da importancia a que me referi deve ser sempre por vós assignada, afim de aqui poder fazer-se juizo seguro sobre as vossas affirmativas. Quando estiverdes ausente, deveis determinar que vossos escripturarios vol-a remetam em viagem, para ser por vós verificada e receber a vossa propria assignatura.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 22 de maio de 1924.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão.

G/AK.

CIRCULAR N.º 57/138

Srs. Chefes de Officinas

**CONFECÇÃO DE PHARÓES
NAS OFFICINAS**

Sempre que se tornar necessario confeccionardes novos pharóes nas vossas Officinas, providenciareis para que estes sejam feitos de accordo com o ultimo modelo importado da Pyle National Company.

No futuro, convém fazermos os pharóes de ferro fundido, de accordo com os pharóes que virão com as locomotivas ora encommendadas.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 12 de junho de 1924.

F. von Bock
Ajudante da 2.ª Sub-Divisão.

C: ATL/INLC/AJL-2
FvB/Vas

*CIRCULAR N.º 18/144

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

PROTOCOLLO DE REQUERIMENTOS

Para regularidade do serviço, os requerimentos de férias, licenças e passes, que vos forem apresentados para encaminhades a esta chefia, devem ser convenientemente protocolados.

Taes documentos apenas devem ser marcados com o carimbo do protocollo á margem esquerda da primeira folha, em baixo, de fórma que não prejudique o espaço destinado ás informações e pareceres.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 21 de junho de 1924.

No impedimento do Chefe da 3.ª Divisão:

F. von Bock

Ajudante da 2.ª Sub-Divisão da 3.ª Divisão.

AG/SNL.

CIRCULAR N.º 58/152

Srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante

DEVOLUÇÃO DE EIXOS AS OFFICINAS

Telegrapha o sr. Chefe das Officinas de Santa Maria que o "stock" de eixos está se exgottando rapidamente, sem que os depositos devolvam, como lhes cumpre, os eixos substituidos.

Deveis expedir ordens severas para que os depositos devolvam com a maxima urgencia ás Officinas de Rio Grande e Santa Maria, todos os eixos que tiverem e não admittireis que nenhum deposito faça stock de material avariado.

Os Depositos da 1.ª, 2.ª e 5.ª Secção remetterão os rodados avariados ás Officinas de Santa Maria e os Depositos da 4.ª e 3.ª Secção os enviarão ás Officinas de Rio Grande.

Se não fizerdes observar com rigor esta ordem, dentro em pouco as Officinas não poderão attender aos pedidos de eixos dos depositos e o prejuizo para o serviço será immediato.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 3 de julho de 1924.

Afonso Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão

CIRCULAR N.º 1/157

Srs. Inspectores de Tracção

TOMADA DE LENHA NÃO RECEBIDA

A 5 de abril de 1921, o sr. eng.º Chefe dirigiu ao sr. Inspector de Tracção da 4.ª Secção, com copia aos demais, o memorandum n.º 2/175, em que, tratando da tomada de lenha não recebida, vos determinou scientificasseis aos machinistas que mandaria debitar-lhes o preço de qualquer quantidade de lenha não recebida, que tomassem arbitrariamente em viagem.

Apezar de reiterada, essa ordem não tem sido cumprida em todas as secções, quando deve ser-o rigorosamente.

Recentemente, ainda, o sr. Agente de Compras, pedindo a esta Divisão providencias no sentido de coibir a crescente tomada clandestina de lenha, communicou:

“Na linha RGB não mais contamos uma pilha de lenha

“completa com o fornecimento clandestino; no Ramal

“Jaguary é consideravel a quantidade tomada pelos Las-

“tros de dormentos da Via Permanente, cujos lastros,

“além do fornecimento ás locomotivas, retiram-se do Ra-

“mal mal levando clandestinamente regular quantidade de

“lenha em cima dos carros de dormentos; nas linha Pae

“e Sme-Cy é tambem elevada a quantidade tomada ao

“longo da linha.”

Espero que cada um de vós, junto aos Instructores de Machinistas, exerça rigorosa fiscalisação e tome energicas medidas, de modo que, em caso de abastecer a sua locomotiva de combustivel não recebido, o machinista seja immediatamente punido com a indemnisação estabelecida, pois esse serviço deve ser regularizado a todo o custo.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 8 de julho de 1924.

C: AGC/CHD

Affonso Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão

CIRCULAR N.º 27/160

Srs. Chefes de Officinas

FREIO GRESHAM & CRAVEN

Como é de vosso conhecimento, o freio Gresham & Craven é o freio obrigatorio desta Viação.

E', portanto, necessario que todas as locomotivas, que ainda não estejam providas destes freios, o sejam por occasião de entrarem nas officinas para soffrer reparação geral.

Exceptuam-se unicamente as locomotivas pequenas e aquellas que são empregadas exclusivamente nas manobras.

Em caso de duvidas, os srs. Chefes das Officinas devem telegraphar, quando uma locomotiva desprovida de freio Gresham & Craven entrar nas officinas, pedindo instrucções sobre o apparelho de freio.

Devemos, por exemplo, evitar que locomotivas do typo ns. 124 a 129 saiam da reparação geral de uma officina sem que alli tenham sido munidas do freio Gresham & Craven.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 10 de julho de 1924.

F. von Bock
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: AJL-2/CEL/SCL/ATL
FVB/AK

CIRCULAR N.º 15/165

Srs. Inspectores e Chefes de Oficinas

PROVIMENTO DE VAGAS

Transcrevo, a seguir, a circular n.º 70, expedida pelo sr. Director Geral, em data de 5 do vigente:

“Recommendo-vos que quando se verificarem, nas repartições que vos estão subordinadas, vagas, que deem causa a promoção, indiqueis nas propostas os nomes dos funcionarios aos quaes ellas couberem, adoptando, de preferencia, o criterio da antiguidade.

Sómente por excepção serão as promoções feitas por merecimento e, nessa hypothese, deveis, nesse sentido, fundamentar a proposta. (a) Ildefonso Pinto — Director Geral”.

Deveis ter a maxima attenção no cumprimento dessa ordem, ao fazerdes qualquer proposta de provimento de cargos.

Ao dar-se uma vaga numa classe superior, deve ser promovido um empregado ou operario da mesma categoria de classe immediatamente inferior, que seja sempre **o mais antigo da classe**. O empregado a admittir occupará a ultima classe. Salvo apenas o caso de manifesta incompetencia ou inconveniencia para o serviço, é que se promoverá um mais moderno, por **merecimento**, e isto, como frisa a determinação do sr. Director Geral, em caracter **excepcional**.

Aqui no Escritorio Central verificar-se-ão as vossas propostas e o tempo de serviço dos empregados das classes em que se hajam de dar as promoções, para que a maxima justiça as presida.

Deveis, portanto, acompanhar as vossas propostas de completos esclarecimentos, em quadros demonstrativos e cartas.

Figuremos o caso de dar-se uma vaga de ajustador de 1.ª classe. Devem ser promovidos: um de 2.ª para 1.ª classe, um de 3.ª para 2.ª, um de 4.ª para 3.ª, um ajudante para 4.ª classe, um aprendiz para ajudante, ficando a preencher, por admissão, um lugar de aprendiz.

Escritorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 15 de julho de 1924.

F. von Bock
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: DR/CEL/ATL
AG/VAS

CIRCULAR N.º 22/166

Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores

SERVIÇOS EXTRAORDINARIOS

Para os devidos fins, transcrevo a circular que, sob n.º 60, o sr. Director Geral expediu em data de 12 de junho proximo passado:

“Deveis fazer cessar, desta data em diante, todas as vantagens pecunarias decorrentes das prorogações das horas de expediente e de trabalhos executados com urgencia, que não tenham sido concedidas pelo sr. Presidente do Estado, em vista do que dispõe o regulamento geral dos funcionarios, em seus arts. 37 § 2.º e 76. Si julgardes necessario dar vantagens pecunarias a empregados sob vossa direcção, deveis fazer a proposta, depois de executada esta ordem geral, para ser submettida ao exame do sr. Presidente, por intermédio do sr. Secretario das Obras Publicas, como taxativamente determina no § 2.º do art. 37 o citado regulamento. Com essa medida ficará regularisada definitiva e legalmente a situação dos funcionarios a quem, porventura, tenhamos de abonar vantagens especiaes pela prorogação das horas de expediente, ou por trabalhos executados fóra das horas de expediente e de prorogação.

“A 1.ª divisão dará conhecimento á Contabilidade desta circular para que, desta data em diante, nenhum pagamento seja feito sem a formalidade exigida no paragraho 2.º do art. 37, já referido. Saudações. (a.) Octavio F. da Rocha. Director Geral, interino.”

Por despacho de 10 do vigente, do sr. Director Geral, foi autorizado o trabalho extraordinario dos operarios, quando assim o exigirem as necessidades do serviço.

Em cumprimento das presentes instrucções, sómente em casos de absoluta necessidade, para attender a serviços urgentes e inadiaveis, — como reparações de locomotivas e vehiculos que tenham de partir no dia immediato, — é que se poderá fazer serviço extraordinario remunerado. Em taes casos, deveis sempre justificar a necessidade e pedir previamente a indispensavel autorisação desta chefia, — sem o que não serão incluídas em folha quaesquer retribuições ou gratificações decorrentes de trabalhos extraordinarios.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 16 de julho de 1924.

F. von Bock

Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

G/AK

CIRCULAR N.º 18/173

Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores da 3.ª Divisão

PEDIDOS DE FÉRIAS

Torna-se necessario, para a bôa marcha do serviço em geral, que todo o empregado, antes de apresentar seu pedido de férias, consulte o chefe do serviço respectivo, sobre si tem direito, ou si o serviço no momento permite sua ausencia.

Frequentes vezes acontece que os srs. Inspectores ou Chefes de Oficinas e de Depositos informam: "O requerente não tem direito; foi multado" etc., ou ainda: "O serviço no momento não permite a ausencia do interessado".

Ora, si de antemão sabiam os srs. chefes de serviços da existencia de laes impedimentos, é logico que seria de todo desnecessario o interessado requerer e assim tomar-lhes o tempo que seria util em outro qualquer serviço.

Acresce ainda que esses requerimentos vêm a esta Chefia com informações negativas, passando por diversos empregados, que distraem o seu tempo, num caso de antemão liquidado.

Evitae, por conseguinte, que empregados, aos quaes não assista direito, requeiram férias, sem prévia consulta ao seu chefe immediato, para o que deveis dar instrucções aos empregados sob vossas ordens.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 19 de julho de 1924.

F. von Bock
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: Atl/Cel
TTF/Vas

CIRCULAR N.º 26/179

Srs. Chefes de Oficinas

**AFASTAMENTO DOS TRUCKS DOS
CARROS TYPO STANDARD**

Com referencia á minha circular n.º 26/176, de hontem, dia 22, junto remetto-vos o desenho E-178, que indica a nova posição dos trucks dos carros, que serão reconstruidos de accordo com o nosso typo Standard.

Como vereis, os tirantes desses carros deverão se estender até o novo centro de cada truck. No desenho E-177, que enviei hontem, os tirantes não soffreram alteração alguma; tal desenho servirá sómente para os carros que não precisam substituir as longarinas, mas cujos trucks devem ser afastados a exemplo dos carros da Sorocabana.

Fica assim reclificada a minha circular n.º 26/176 já citada.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 23 de julho de 1924.

F. von Bock
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Annexos
C: INM/ATL
PID/SNL.

CIRCULAR N.º 61/480

Srs. Chefes de Officinas e Inspectores

MATERIAL DE CONTA "CAPITAL"

Os materiaes adquiridos p/c de "Capital" e depositados nos armazens do Almojarifado, sómente poderão ser retirados com autorização desta Chefia.

Quando se tornar necessario algum material de conta "Capital", os srs. Chefes de Officinas e de Depositos emittirão um pedido em impresso de modelo A-10, que será remetido a este Escriptorio Central.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 1 de agosto de 1924.

F. von Bock
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

MR/SNL.

*CIRCULAR N.º 73/187

Srs. Inspectores e Chefes de Officinas

DOCUMENTOS SUJEITOS A SELLO

Para vosso conhecimento e devidos fins, em additamento á minha circular n.º 73/79, de 3 de abril do corrente anno, transcrevo a seguir a circular n.º 72, do sr. Director Geral, de 9 de julho ultimo, sobre a sellagem de documentos:

"Para os devidos fins, recommendo-vos a exigencia de "sello estadual em todas as petições, requerimentos, cartas, etc., reclamando providencias sobre serviços, bem "como em contas, facturas e papeis de documentos que "instruam petições de partes.

"Ao sr. engenheiro chefe da 1.ª divisão recommendo especialmente a observancia dessa formalidade nas contas, facturas, propostas e cartas de fornecedores, que "derem entrada no almojarifado. (a) Ildefonso Pinto.

As facturas de fornecimentos á Viação Ferrea estão sujeitas ao imposto de sello proporcional, constante da seguinte tabella:

		Sello fixo	Sello adicional
Até	200\$000	\$300	\$100
De	200\$000 até 400\$000...	\$600	\$100
De	400\$000 até 600\$000...	\$800	\$100
De	600\$000 até 800\$000...	1\$000	\$100
De	800\$000 até 1:000\$000...	2\$000	\$200
De	1:000\$000 para cima, por conto ou fracção	2\$000	10 %

Na cobrança do imposto do sello adicional de 10 % não haverá fracções inferiores a \$100 réis.

As facturas e outros documentos procedentes de repartições publicas federaes, estaduaes ou municipaes estão isentos de sello.

Escriptorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 8 de agosto de 1924.

F. von Bock
Eng.^o Chefe da 3.^a Divisão Int.^o

C: GEL
TTF/AK

CIRCULAR N.^o 7/188

Srs. Inspectores e Chefes de Officinas

DEBITO DE DESPESAS

Para os devidos fins, scientifico-vos que desta data em diante fica terminantemente prohibido descarregar despesas de serviços executados nas repartições sob vossas ordens em contas destinadas a supportar outros debitos de custeio.

Desejo que, para todos os serviços, seja rigorosamente observada a "Classificação das despesas de custeio" posta em vigor a 1.^o de janeiro do corrente anno. Ser-me-á muito desagradavel verificar em exame posterior o debito indevido de qualquer despesa em conta diversa da destinada a supportal-o, caso em que apurarei as responsabilidades e exigirei cabaes justificações.

Em caso de duvidas para o debito de trabalhos que tenhaes de executar, deveis previamente consultar o Escriptorio Central.

Escriptorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 7 de agosto de 1924.

F. von Bock
Eng.^o Chefe da 3.^a Divisão Int.^o

C: AJL-2/ATL/SCL/CEL
FVB/AK

CIRCULAR N.º 7/193

Srs. Inspectores e Chefes de Officinas

FACTURAS DE HOSPITALISAÇÃO

Dou-vos conhecimento do despacho dado pelo sr. Director Geral em um processo relativo a contas apresentadas por hospitaes e provenientes de assistencia prestada a empregados da Viação:

“As contas do genero das presentes devem ser dirigidas, directamente á Viação Ferrea, visto que os funcionarios, doentes ou victimas de accidentes, são hospitalizados como empregados da Viação, não cogitando o hospital, nem podendo fazel-o, de saber se são ou não contribuintes da Caixa de Aposentadorias e Pensões. A’ Viação cumpre entender-se com as partes interessadas; separar as contas que deverão ser pagas pela sua thezouraria e requisitar á Caixa de Aposentadoria e Pensões o pagamento das que, por ella, devem correr. Deste despacho devem tomar conhecimento e nesse sentido agir, a 1.ª divisão e a Caixa de Aposentadoria e Pensões. (a) Hdefonso Pinto.”

Providenciareis, pois, para que nenhuma das contas em questão seja encaminhada a debito da Caixa de Aposentadorias e Pensões, a não ser nos casos especificados nos artigos 63 e 64 do Regulamento interno da mesma Caixa.

As facturas devem vir a debito da Viação Ferrea e aqui, na Secção de Escripturação, se fará a classificação devida, antes de serem enviadas á Directoria.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 12 de agosto de 1924.

VHL/AK
C: CEL/DR

F. von Bock
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

CIRCULAR N.º 27/205

Srs. Chefes de Officinas

REPARAÇÕES DE LOCOMOTIVAS

Confirmo o que aqui em conferencia ficou resolvido a respeito das reparações de locomotivas.

Precisamos aproveitar o mais possivel o material e a mão de obra, evitando de fazer peças completamente novas quando uma locomotiva em reparação, com concertos menores das referidas peças, ainda puder trabalhar perfeitamente muitos mezes, até se tornar realmente necessaria a substituição definitiva de peças gastas.

Não se justifica proceder-se de outra fórmula, maximé na época de carestia que estamos atravessando e considerando ainda as poucas machinas ferramentas efficientes de que dispõem as nossas Officinas.

Quando entrar uma locomotiva nas Officinas, procedereis pessoalmente ao devido exame de suas peças, e determinareis então o serviço que deve ser executado e quaes as peças que devem ser reaproveitadas.

De fórmula alguma consentireis que seja feito serviço, de momento dispensavel, em qualquer peça de locomotiva ou de tender.

Effectuando-se as reparações de que carece uma determinada machina, tendo em vista o reaproveitamento do material da locomotiva e a redução de tempo de sua immobilização nas Officinas, não haverá sómente uma economia de material e mão de obra, senão uma grande melhoria na situação geral de nossas locomotivas.

Devemos procurar de fazer o seguinte:

- 1.º supprimir todo o serviço inútil.
- 2.º encurtar o tempo de immobilisação das locomotivas em reparação.
- 3.º executar com a maxima efficiencia todos os serviços realmente necessarios, afim de que a locomotiva trabalhe com toda garantia.

O tempo médio de reparação geral de uma locomotiva deve ser fixado em 25 dias uteis, isto é, em 1 mez.

Esta média é, como sabeis, perfeitamente realisavel, com muitas locomotivas, pois nos annos de 1912 a 1920 isso era de praxe.

Hoje, com mais pessoal, material e mais machinas-ferramentas e apparatus de solda modernos, estamos certamente em condições de produzir mais serviço e em menos tempo do que naquella época, — uma vez que se effectuem nas locomotivas unicamente as reparações que forem em absoluto necessarias para o trafego garantido das mesmas, e deixando de parte os serviços dispensaveis.

Dou copia destas ordens aos srs. Inspectores, afim de que tomem providencias para que nos depositos seja feita a maior economia com os materiaes de locomotivas, conservando-se todas as peças com o maior zelo, afim de se tirar o maximo proveito do material e da mão de obra.

Os srs. Inspectores devem pessoalmente revisar constantemente as locomotivas e o serviço de reparação, que nos depositos se executa, e observarão nessas inspecções as peças que são substituidas por outras novas, vindas dos Armazens ou Officinas, e devem se certificar, se as peças retiradas das locomotivas não poderão realmente prestar mais serviço, com segurança para o trafego.

Exigirão a maxima limpeza e conservação das peças de movimento, de distribuição, braçagem, caixas de graxa e cubações, rodado etc., e fiscalisarão, com toda severidade, a gradação das cunhas das caixas de graxa, ordenando que os instructores de machinistas inspecionem, na linha, com especial attenção este ultimo serviço.

Para a bôa e efficaz conservação das locomotivas em serviço, os depositos, excepto o de Santa Maria, devem se abster completamente de levantar locomotivas para effectuar reparações geraes ou médias, pois essas competem ás Officinas.

A partir do dia 1.º de setembro, toda locomotiva que for designada a entrar nas Officinas para soffrer reparação, deve ser acompanhada dos impressos de modelos L-49 e L-55, nos quaes o sr. Chefe do Deposito deve declarar os defeitos existentes e as reparações essenciaes que devem ser effectuadas. Esses impressos, depois de visados pelo Inspector de Tracção, serão enviados ao Chefe das respectivas Officinas, que, com essas indicações, melhor poderá verificar os serviços a serem executados, examinando, "in-loco" os defeitos e ordenando as reparações que forem necessarias.

Como tivestes oportunidade de vos scientificardes pessoalmente na conferencia que a respeito tivemos com o sr. Director Geral, são estas as bases geraes para melhorarmos a situação geral das locomotivas e regularisarmos as despesas com a sua reparação e conservação.

Espero que empregareis toda vossa bôa vontade para alcançarmos esse desideratum.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 21 de agosto de 1924.

F. von Bock

Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: INT/DR/ALJ-2
FVB/AK

CIRCULAR N.º 53/208

Srs. Inspectores e Chefes de Officinas

DOCUMENTOS VICIADOS

Recommendo-vos não encaminhades documentos que apresentem palavras raspadas ou rasuras não resalvadas, o que constitue vicio que, em muitos casos, póde invalidal-os, além de ser uma desatensão á autoridade a quem compete despachal-os.

Essas irregularidades são frequentes nos requerimentos de licenças.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto-Alegre, 25 de agosto de 1924.

F. von Bock
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

AG/Vas

CIRCULAR N.º 53/209

Srs. Chefes de Officinas e Inspectores

ENDEREÇO DE REQUERIMENTOS

E' dispensavel a indicação da localidade de residencia da autoridade a quem são endereçados os requerimentos de férias, licenças ou de outros fins, bastando que declarem, por exemplo:

- Exm.º sr. Presidente do Estado;
- Sr. Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas;
- Sr. eng.º Director Geral da Viação Ferrea;
- Sr. eng.º Chefe da 3.ª Divisão.

Entre o endereço e o texto dos requerimentos, deve mediar um espaço de umas dez (10) linhas, reservado ao despacho. Nesse espaço nunca se lançarão informações ou carimbos.

A continuação do texto do requerimento deve ser escripta no verso da primeira pagina e não, como é frequente, na folha seguinte, o que supprime o espaço para as informações.

Os carimbos de protocollo devem ser impressos á margem esquerda, embaixo, e as informações, lançadas no verso da folha, para o que será dobrada in-4.º ao alto. Preenchido o primeiro 4.º do papel com informações, passar-se-á ao segundo e deste á meia folha seguinte. No caso de faltar ainda espaço, juntar-se-á uma nova folha para a continuação.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 26 de agosto de 1924.

F. von Bock
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

AG/Vas

CIRCULAR N.º 27/211

Srs. Chefes de Officinas e Inspectores de Tracção

REPARAÇÃO DE VEICULOS

Confirmo o meu telegramma de n.º 36, que em 30 de julho p. p. vos dirigi e cujos topicos que interessam á presente, aqui transcrevo:

“Em virtude da intensificação do trafego, é desejo do sr. Director Geral elevar a producção de vagões e locomotivas, em reparação em cada officina. Estudando a situação das machinas de ferramentas e do pessoal de que dispõe cada uma das officinas, chegamos a conclusão de que podemos elevar em parte a producção com o pessoal que dispomos.

“Somos tambem de parecer que o numero de machinas, ferramentas existentes em cada officina não permite o augmento do numero de operarios, com resultados efficientes, isto é, as despesas que se fizer com o accrescimento de pessoal não serão compensativas. Entretanto, para melhorar a receita da Viação e evitar os deficits, é indispensavel intensificar o trafego de trens de carga, e para isso é necessario que o Trafego possa ter em serviço um maior numero de vagões e locomotivas.

“ESPERAMOS QUE PESSOALMENTE VERIFIQUEIS OS VAGÕES RETIRADOS E QUE ESTÃO ESPERANDO, NOS DESVIOS, REPARAÇÕES DE OFFICINAS, POIS, ENTRE ELLES, ENCONTRAREIS MUITOS DE REPARAÇÕES RELATIVAMENTE LEVES E QUE PODERÃO SER REPARADOS EM POUCOS DIAS E LOGO RESTITUIDOS AO TRAFEGO. EM RESUMO: Desejamos INTENSIFICAR A PRODUCÇÃO DAS OFFICINAS, SEM

“ENTRETANTO AUGMENTAR O NUMERO DO PESSOAL, QUE JÁ É ELEVADISSIMO, E PARA ISSO CONTAMOS COM O VOSSO EFFICAZ AUXILIO e aguardamos que vos manifesteis a respeito, dando-nos as informações que achardes uteis para solucionar o caso. Saudações (a) F. von Bock.”

Em conferencia que posteriormente tivemos a respeito, ficou demonstrado que é possivel **augmentar-se muito o numero de reparações de vagões nas officinas**, lucrando com isso a sua situação geral, se as officinas **atacarem tambem reparações pequenas e médias**, e não sómente se dediquem a reparações geraes e reconstrucções.

Outrosim, é necessario que os **contra-mestres geraes** verifiquem **peçoalmente** o serviço de reparação, a ser feito em cada vehiculo que entrar nas Officinas, determinando **quaes** os materiaes que devem ser reaproveitados e indicando todo e qualquer serviço a ser effectuado.

Todo material que se possa reaproveitar, com garantia para o bom serviço do vehiculo, deve ser aproveitado, pois todos os serviços dispensaveis, não sómente encarecem a obra, como augmentam o tempo de immobilisação e diminuem o numero de vehiculos reparados, o que se vem reflectir directamente na situação geral dos vagões e, portanto, **na renda da Estrada.**

As condições de conservação dos vehiculos podem ser melhoradas consideravelmente, se um maior numero de vagões passar mensalmente pelas Officinas.

Temos em trafego innumerous vagões, de todas as lotações, cujo estado geral não é ruim, mas que, entretanto, carecem de reparações relativamente importantes em suas diversas peças.

Estes vehiculos sobrecarregam immensamente o trabalho dos Depositos e Postos de Visita, sem que entretanto melhore,

de modo apreciavel, o seu estado geral e sim andam retirados de um para outro Deposito.

O estado geral de muitos dos vehiculos nas condições descriptas poderia ser posto em boas condições, sem perder tempo, se estes vehiculos fossem recolhidos ás Officinas, pois, muitos delles em 2 ou 3 dias de serviço poderiam sair dalli completamente reparados.

E' evidente que as Officinas dispõem de outros recursos para a rápida reparação de vehiculos, de que não dispõem os Depositos.

Os Depositos perdem quasi todo o seu tempo com reparações maiores e improficuas, quando devem se occupar apenas com a **conservação ordinaria**, que consiste no seguinte:

1) Substituições de peças, que se tenham gasto, quebrado ou perdido, especialmente de engates, correntes de segurança, molas de tracção e de suspensão, bronzes, parafusos, porcas, chavetas, pinos, contra-pinos, sapatas de freio, mangotes, caixas de graxa etc.

2) Reparações menores em todas as peças do vehiculo, gradação e conservação dos freios, reparação na cobertura e portas.

3) Revisão e lubrificação periodica dos eixos, pratos centraes e apoios lateraes.

4) Reapertamento de parafusos e porcas. Uma das principaes funções dos Postos de Visita é o **reapertamento de todos os parafusos e porcas dos vehiculos**, sejam estes da caixa do vehiculo, dos trucks, dos tirantes longitudinaes e transversaes ou dos montantes.

Em resumo, os Postos de Visita deverão attender, com a necessaria presteza, a conservação dos vehiculos para evitar que fiquem, antes do tempo em mau estado e tem por isso uma importante missão a cumprir.

Os srs. Inspectores de Tracção devem, em pessoa, fiscalisar os serviços dos Postos de Visita acima enumerados, afim de que todos os trabalhos sejam feitos com efficiencia e economia.

Fica bem entendido que a responsabilidade da conservação dos vehiculos, de qualquer typo, compete, em primeiro lugar, ao Inspector de Tracção; em segundo ao Chefe do Deposito e em terceiro ao Visitador.

E', portanto, indispensavel que todos, pessoalmente, estejam bem ao par das condições dos vehiculos, afim de tomarem as providencias que lhes competem.

Afim de normalisar a retirada de vehiculos para as Officinas, fica estabelecido o seguinte:

a) Estão autorizados a retirar vehiculos, para serem reparados nas Officinas de Santa Maria, Rio Grande e Gravatáhy, os Postos de Visita de Santa Maria, Rio Grande e Gravatáhy.

b) Todos os demais Postos de Visita deverão retirar os vehiculos para um dos Postos acima mencionados e que ficar mais proximo.

c) Para que um vehiculo seja retirado de trafego e entregue ás Officinas, deve-se observar as seguintes instruções:

1.º Todo o vehiculo que estiver com os trucks e engates em mau estado geral.

2.º Todo vehiculo que estiver com a cobertura frouxa e em mau estado, apresentando gotteiras, madeiramente em regular estado e falta de táboa de passeio.

3.º Todo vehiculo que, pelo seu tempo de serviço, estiver com o madeiramento em mau estado.

4.º Todo vehiculo que tenha soffrido graves avarias em accidentes e tombamentos.

d) As Officinas repararão sómente os vehiculos que lhes forem **entregues, por meio de memorandum** do visitador de um dos Postos de Visita citados na letra a, (os memoranduns serão, em breve, substituidos por impressos especiaes).

e) O Visitador deve citar no memorandum a **causa principal da retirada** do vehiculo.

f) Sempre que as Officinas receberem materiaes carregados em vehiculos do trafego, devem, dentro de 3 dias, proceder á descarga e entregar ao serviço os referidos vehiculos.

Quando, porém, taes vehiculos estiverem carecendo de reparações, o Chefe das Officinas requisitará do Visitador um memorandum para que o vehiculo então seja considerado **entregue**, de accordo com o que consta na letra d.

Fica, pois, evidenciado que as Officinas não devem sómente proceder **construcções novas ou reconstrucções de vehiculos** e sim devem effectuar o seguinte:

- Em 1.º lugar — Reparacões leves;
- Em 2.º lugar — Reparacões médias;
- Em 3.º lugar — Reparacões geraes;
- Em 4.º lugar — Reconstrucções.

Desejo que estas instrucções sejam bem interpretadas, pois de fórma alguma desejamos crear uma situação ficticia, fazendo figurar uma alta producção das Officinas sem realmente melhorar o estado de conservacão dos vehiculos.

O nosso fim é, ao contrario, **melhorar consideravelmente as condições geraes dos vehiculos e diminuir o numero dos retirados** do trafego e que estão esperando reparações.

E, entretanto, necessario que todos se convençam de que a missão das Officinas não é, **unicamente construir vehiculos novos ou effectuar reconstrucções**, quando temos innumerous vehiculos em más condições em trafego e outros retirados, que com ligeiras reparações podem ser postos em boas con-

dições, com economia de material, mão de obra e tempo, se soffrerem uma revisão geral e uma pequena ou média reparação nas Officinas.

Tambem, quanto aos vehiculos, devemos adoptar a seguinte praxe:

1.º — supprimir todo o serviço inutil;

2.º — encurtar o tempo de immobilisação, tanto da retirada do vehiculo, como da sua reparação;

3.º — executar com a maxima eficiencia todos os serviços realmente necessarios, deixando, porém, completamente de parte **todos os serviços dispensaveis**.

Estas bases foram assentadas em conferencia com o sr. Director Geral, na qual pessoalmente tomaram parte, os srs. Chefes das Officinas, e esperamos que, com a sua execução, melhore consideravelmente a situação de nossos vehiculos, bem como o custo de sua reparação.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 27 de agosto de 1924.

F. von Bock
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: DR/CHF/INM/AJL-2/INT
FVB/AK

CIRCULAR N.º 27/224

Srs. Inspectores de Tracção

**REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS
NAS OFFICINAS. - IMPRESSOS
L-55 E L-49**

Afim de distribuídes pelos depositos dessa secção, mandei remetter-vos exemplares dos impressos de modelos L-55 — Boletim de reparação de locomotivas — e L-49 — Boletim de reparação de tenders.

Conforme determinei em circular n.º 27/205, de 21 do passado, de agora em diante, toda locomotiva que fôr recolhida ás officinas, para ser reparada, deve ser acompanhada dos boletins de modelos L-55 e L-49, organizados pelos depositos, na parte que lhes está reservada á 2.ª pagina, columna sob a epigraphé "Trabalhos pedidos".

Recommendo que essa columna seja preenchida com cuidado, pelos depositos, indicando succintamente e com clareza os **trabalhos pedidos**, sem que as linhas escriptas invadam a columna seguinte, reservada aos **trabalhos effectuados** e que deve ser lançada pelas officinas.

Os srs. chefes de depositos submetterão os boletins de reparação ao "visto" dos srs. inspectores, afim de serem enviados ás officinas, as quaes, mediante as indicações constantes desses impressos, melhor poderão verificar os trabalhos que devem ser executados, fazendo exame directo dos defeitos apontados e determinando as reparações necessarias.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 11 de setembro de 1924.

F. von Bock

Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: CHO.

CIRCULAR N.º 91/234

Srs. Inspectores e Chefes de Officinas

PEDIDOS DE FERRAMENTAS

Confirmando a seguir meu telegramma n.º 30, de 20 do corrente mez, referente ás ferramentas que são retiradas dos armazens para o serviço das officinas, depositos, uzinas e postos de visita.

"De accordo com as ordens que o Chefe da primeira Divisão deu ao Almojarifado, os Armazenistas, de primeiro outubro em diante, não fornecirão ferramenta alguma sem que o respectivo pedido seja acompanhado das ferramentas que devem ser substituidas. — Para facilitar aos armazenistas o serviço de verificação, os interessados remetterão as ferramentas, a serem trocadas, com etiquetas em que indicarão o numero do pedido a que se referem. Os armazenistas tem ordem de receberem unicamente ferramentas imprestaveis. — Sempre que não fôr possivel entregar ferramenta velha em troca de ferramenta nova deverá ser justificado no proprio pedido a causa da falta da ferramenta velha. — Estão incluidos neste caso, roscas, alargadores, etc., de dimensões especiaes e não existentes nas ferramentas e bem assim toda a classe de ferramentas extraviadas. — Sobre as ferramentas extraviadas fareis sempre communicação especial em memorandum a esta Chefia. — Accusae recebimento. (a)"

Afim de melhor elucidar as ordens acima dadas, examinemos os seguintes casos:

1) **Ferramentas para as officinas, para os depositos e para os uzinas de S. Maria, R. Grande e Gravatahy, e para o posto de visita de S. Maria.**

a) **No caso da ferramenta velha poder ser devolvida.**

Quando a ferramenta a ser substituida poder ser devolvida com o respectivo pedido A-35, deve se fazer a devolução.

Na ferramenta velha será collocada uma etiqueta indicando, por exemplo:

"A-35 n.º..... — Officinas de S. Maria" —

b) **No caso da ferramenta velha não poder ser devolvida.**

Ha alguns casos em que a ferramenta velha não póde ser devolvida. Citemos, por exemplo, o seguinte:

A Officina de Santa Maria precisa de uma fresa de dimensões especiaes, a qual não existe na ferramentaria das Officinas. E' claro, pois, que neste caso não se poderá devolver uma fresa das que estão em serviço.

Deve-se proceder do seguinte modo: "faz-se um pedido A-35 e neste se declara o seguinte: "Fresa de dimensões que não existe na ferramentaria destas Officinas".

Acontece tambem que, por ter algum operario extraviado certa ferramenta esta não póde ser devolvida. Neste caso, além de se declarar no pedido o seguinte: "Necessaria para substituir ferramenta extraviada a qual será paga pelo operario responsavel", deveis communicar-me por carta o occorrido, propondo que o operario seja responsabilizado. Emfim, é necessario que no caso da ferramenta não ser devolvida, seja indicado no impresso respectivo, pedido A-35, a causa da falta da ferramenta velha.

2) **Ferramentas para os demais depositos e postos de visita.**

a) **No caso da ferramenta velha poder ser devolvida.**

Procede-se neste caso, da seguinte maneira:

Faz-se e envia-se a esta Chefia um pedido A-10 da ferramenta que se precisar, declarando no mesmo o seguinte:

"A ferramenta velha foi devolvida ao Armazem de"

Colloca-se uma etiqueta na ferramenta, na qual indicarse-á o numero do pedido A-10 e para onde se destina a ferramenta.

b) **No caso da ferramenta velha não poder ser devolvida.**

No caso da ferramenta ter sido extraviada, o empregado responsavel pagará o custo da mesma, seja elle machinista ou operario.

No caso de ser machinista, procedereis de accordo com as instrucções contidas no impresso L-16, quando a ferramenta extraviada fizer parte das ferramentas do machinista.

Tratando-se de ferramenta da locomotiva, procedereis como no caso que segue, caso seja apurada sua responsabilidade.

Se, porém, o responsavel fôr operario, reparador, etc., fareis um pedido A-10, declarando:

"Ferramenta necessaria para substituir a que foi extraviada pelo operario, o qual será responsabilizado".

Em memorandum proporeis que seja descontado dos vencimentos do funcionario o custo da ferramenta extraviada.

Adianto-vos mais, que de hoje em diante sómente serão fornecidas ferramentas para substituições, terminando-se portanto com as organizações de ferramentas para machinistas, que se vinham fazendo.

A falta de devolução da ferramenta velha sempre exige uma declaração no respectivo pedido, esclarecendo o motivo pelo qual a ferramenta velha não foi remettida ao armazemista.

Creio vos ter dado as instrucções sufficientes para bem vos orientardes nesta questão de ferramentas.

Accusae recebimento e dissei se ficaram bem entendidas as instrucções aqui dadas.

Observações.

Como declarou-se nas presentes instrucções, o posto de visita de S. Maria, os depositos de Rio Grande, Gravatahy e S. Maria, e bem assim as uzinas de Santa Maria, Rio Grande e Gravatahy retiram o material em A-35.

Mantenho, porém, minhas determinações sobre a retirada de ferramentas em A-35 por parte dos depositos de S. Maria e R. Grande, a qual deve ser feita em A-10 e só em casos urgentes em A-35.

Como deveis observar pelas determinações dadas, temos como objectivo a diminuição do consumo de ferramentas que actualmente é avultadissimo.

Esperamos que bem interpretareis as ordens acima dadas, esforçando-vos para que alcancemos o fim almejado.

Escriptorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 30 de setembro de 1924.

F. von Bock
Eng.^o Chefe da 3.^a Divisão Int.^o

C: DR/CHD/CHX/AJL-2.
HD/AS.

CIRCULAR N.^o 53/236

Srs. Chefes de Officinas e Inspectores

ENCAMINHAMENTO DE REQUERIMENTOS

Apezar de não ser isso nenhuma infracção regulamentar ou legal, deveis evitar, á medida do possível, que os requerimentos sejam enviados pelos interessados ás autoridades superiores, ou aos chefes de outras divisões. Embora endereçados á autoridade competente para soluçional-os, taes documentos devem ser encaminhados por vosso intermedio, chefes immediatos que sois, — a esta chefia, que lhes dará o devido destino e, ao mesmo tempo, juntar-lhes-á as informações de que carecerem.

Com esse methodo não só os requerimentos terão mais rapido despacho, mas ainda se estabelecerá um principio de hierarchia assás necessaria para a boa administração.

Escriptorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 3 de outubro de 1924.

F. von Bock
Eng.^o Chefe da 3.^a Divisão Int.^o

VHL/AK

CIRCULAR N.º 73/253

Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores

INFORMAÇÕES SOBRE REQUERIMENTOS

Nos requerimentos de certidões de tempo de serviço, assistência medica ou interesse pessoal dos empregados, cujo assumpto seja completamente estranho ao serviço, as informações devem limitar-se a declarar — “nada a oppor”, desde que mais esclarecimentos não possam ser adduzidos.

São de todo dispensaveis as declarações — “peço attender” ou “para os devidos fins”, que frequentemente são lançadas nos requerimentos.

Suppõe-se que os interessados requeiram cousa justa e á autoridade competente para despachar ou encaminhar cabe julgal-o ou dar-lhe os devidos fins.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 25 de outubro de 1924.

F. von Bock

Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: AJL-2
G/AK

CIRCULAR N.º 49/248

Srs. Chefes de Oficinas

DEBITOS A CONTA N.º 13

Confirmo o telegramma que vos enderecei, a 18 do passado, sob n.º 160, e cuja ordem é decisiva:

“Em additamento carta 0-49-2922, de 6 do corrente mez, scientifico-vos que fica terminantemente prohibida a construcção de casas para qualquer fim que seja, por esta divisão, na conta treze. Preciso saber até amanhã impreterivelmente quaes as casas que tendes em construcção naquella conta e fica d'oravante suspenso todo e qualquer serviço na conta acima citada os quaes poderão ser executados sómente pela Via Permanente. Accusae e dizei. (a).”

Porto Alegre, 17 de outubro de 1924.

F. von Bock

Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: INT
CHL/Vas

CIRCULAR N.º 28/255

Srs. Chefes de Officinas

**EXPERIENCIAS DE CALDEIRAS E
AFFERIÇÃO DE MANOMETROS**

Afim de fornecer dados á Inspectoria Federal de Estradas, deveis enviar-me annualmente uma relação das caldeiras de locomotivas que foram submettidas a experiencias e bem assim dos manometros das mesmas que foram afferidos.

No folheto que vos remetti sob o titulo "ALGUNS DECRETOS E REGULAMENTOS", á pagina 25, art.º 49 ha as seguintes instrucções sobre experiencias de caldeiras e manometros:

Art.º 49 — As caldeiras das locomotivas serão experimentadas, a juizo da fiscalisação, com a frequencia recommendada pelo tempo de uso e pelo estado da conservação, por meio de pressão hydraulica, 40 % maior que a pressão de regimen e feita com o forro da caldeira levantado.

Annualmente, com o relatorio a que se refere o art.º 6.º, a estrada enviará á fiscalisação uma relação das caldeiras examinadas durante o anno, indicando as pressões do regimen e de experiencia e os resultados desta.

§ 1.º — Os manometros das locomotivas deverão ser afferidos uma vez por anno, pelo menos, usando-se para esse fim de manometro-padrão, que a estrada deverá possuir e conservar sempre em perfeito estado e que a fiscalisação examinará annualmente.

§ 2.º — Os manometros das locomotivas deverão ter marcada por um traço vermelho, a pressão de regimen, depois da qual as valvulas de segurança devem descarre-

gar. Será marcada, tambem no manometro a data de sua ultima aferição.

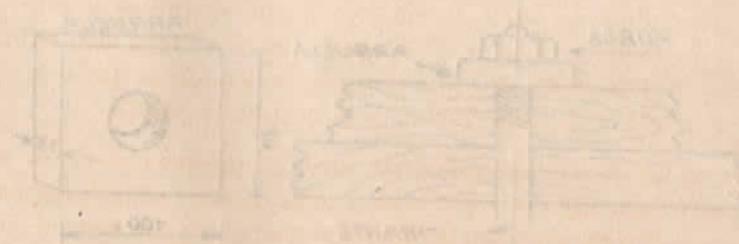
As instrucções acima deverão ser observadas rigorosamente.

Apezar de figurar já nos vossos relatorios mensaes os numeros das locomotivas cujas caldeiras soffreram experiencias, deveis informar-me em especial até o fim do mez de dezembro p. futuro, quaes as caldeiras que durante este anno foram experimentadas e quaes os manometros afferidos. Accusae recebimento e dizei se ficou bem entendido.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 27 de outubro de 1924.

Frederico von Bock
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: DR/INT/ATL/CHL
HD/Vas



CIRCULAR N.º 26/257

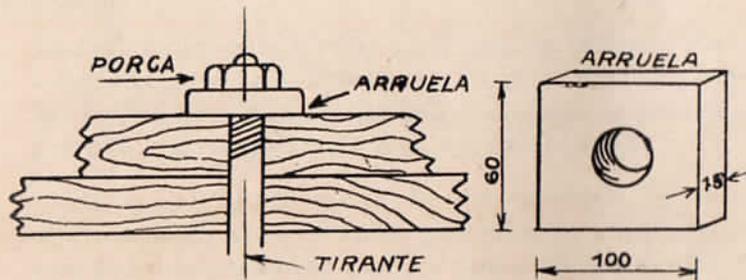
Srs. Chefes de Oficinas

REMESSA DE DESENHO

Junto vos remetto o desenho E-180, representando a armação dos carros de passageiros "standard", em que os tirantes lateraes dos montantes foram augmentados de $\frac{1}{2}$ " para $\frac{3}{4}$ " e os tirantes dos montantes da cabeceira foram augmentados de $\frac{3}{4}$ para $\frac{7}{8}$.

Segundo o sr. Inspector do Material Rodante, estas reformas se tornam necessarias e convém serem feitas sempre que se tiver de reconstruir algum carro.

Taes tirantes deverão ser fixos por meio de arruela e porca, conforme croquis abaixo:



Como se verifica pelo desenho de detalhes que mostra a collocação dos tirantes verticaes e em que fizemos representação a lapis, a arruela e a porca deveriam sobresahir dos pranchões.

Nem sempre, porém, é permittida tal collocação, pois a maior parte dos tirantes ficam logo abaixo das cambotas, sendo então necessario entalhar os pranchões para collocação da porca da arruela.

Peço estudardes o caso e dizerdes a respeito, levando tambem em consideração a maneira mais pratica de remover um ou mais tirantes que necessitem ser substituidos, sem ter para isso que desmanchar uma parte relativamente grande do carro.

Devolvei o desenho com as alterações que julgardes convenientes e dizei se achaes necessario o emprego de tirantes mais reforçados.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 1.º de novembro de 1924.

F. von Bock
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Annexo.
PID/AS.

CIRCULAR N.º 27/258

Srs Chefes de Officinas

TIRANTES DE CALDEIRAS

Já foi ha tempos verificado, em uma locomotiva Mallet, que foi reparada nas Officinas de Rio Grande, que muitos dos tirantes internos de segurança da caldeira e fornalha achavam-se quebrados.

Na locomotiva n.º 609, recolhida a 11 de setembro p. p., também ás Officinas de Rio Grande, constatou-se que grande numero de tirantes que seguram o corpo da caldeira á fornalha estavam quebrados.

Como sabeis, as avarias desses tirantes constituem um serio perigo para a segurança das caldeiras.

Determino, pois, que **examineis minuciosamente** os tirantes internos das caldeiras de todas as locomotivas que forem reparadas nessas officinas.

Especialmente recomendo a inspecção das caldeiras das locomotivas Mallet.

Peço accusardes.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 29 de outubro de 1924.

F. von Bock

Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

G: INT.
HD/AS.

CIRCULAR N.º 46/262

Srs. Chefes de Officinas e Inspectores

**APROVEITAMENTO DE OPERARIOS
INDEMNISADOS POR ACCIDENTE
NO TRABALHO**

Ha dias, o sr. Inspector de Tracção da 3.ª Secção consultou, telegraphicamente, se os empregados feridos em serviço e indemnizados têm direito a voltar a servir na Viação. A resposta dada foi a seguinte:

“Empregados indemnizados por accidente trabalho, de que lhes resultou incapacidade parcial, embora permanente, podem ser aproveitados em serviços compatíveis com sua capacidade actual para o trabalho. A lei não estabelece restricções nesse sentido. (a.) A. Madureira.”
Com effeito, a lei silencia a respeito do aproveitamento ou não dos operarios que, em virtude de accidente no trabalho, hajam recebido indemnisação por incapacidade permanente, parcial ou total. Assim, no caso de qualquer incapacidade, comtanto que seja temporaria, nenhuma duvida ha, visto como, terminado o prazo de seu tratamento, o operario volta a occupar as mesmas funcções.

Se a incapacidade fôr permanente, o operario poderá ser removido para occupação compativel com as aptidões que tiver. Então a sua remoção deve ser proposta previamente a esta Chefia, a quem prestareis todas as informações relativas ao empregado, pois naturalmente o tereis observado e sabeis a especie de trabalho que elle póde desempenhar de modo satisfactorio.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 5 de novembro de 1924.

F. von Bock

Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

VHL/AK

CIRCULAR N.º 53j267

*Srs. Chefes de Oficinas, Inspectores de Tracção
e do Material Rodante*

DESENHOS DE MANGOTES

Annexo vos remetto o desenho D-512, relativo aos diversos typos de mangotes para uso nesta Viação e que são empregados nas installações de freio a vacuo e nas ligações entre tenders e locomotivas, para conducto da agua de alimentação.

Tendo-se sempre em vista standardisar o nosso material, procuramos tanto quanto possivel reduzir ao minimo o numero de typos de mangotes e assim conseguimos, com as 5 bitolas indicadas no desenho citado, supprir todos os serviços acima referidos.

Como vêdes, algumas medidas foram modificadas, sendo as constantes do desenho consideradas definitivas.

Si em alguns casos, acontecer ficarem curtos os mangotes agora adoptados (como poderá dar-se com o mangote **B** quando o cylindro de freio estiver collocado muito afastado da conducta) deverá a differença ser compensada com um tubo de ferro ligado ao "T" da conducta. Entretanto, para evitar este inconveniente, sempre que num vehiculo em reparação, deva-se tocar na installação de freio, os srs. Chefes de officinas providenciarão para que a distancia entre aquellas duas partes da aparelhagem seja uniformisada, permitindo assim a adaptação do mangote, sem o emprego de canos de ferro para acrescimo.

Os srs. Inspectores de Tracção, darão aos Chefes de Depósitos todas as informações referentes ás instrucções da presente circular.

Escritorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 12 de novembro de 1924.

F. von Bock

Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Annexos:

G: CHXjATL

TP/AK

CIRCULAR N.º 66/278

Srs. Funcionarios da 3.ª Divisão

CONCESSÃO DE PASSES GRATUITOS E COM ABATIMENTO

Por acto n.º 712, de 19 do passado, cuja copia vos remetto, s. ex. o sr. Presidente do Estado approvou as instrucções organisadas pelo sr. Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas para a concessão de passes gratuitos e com abatimento de 75 % aos empregados desta Viação e suas familias.

Os passes gratuitos são de concessão do sr. Director Geral, a quem devem os interessados endereçar seus requerimentos, por intermedio de seus chefes immediatos.

Os passes com abatimento são de concessão dos chefes de divisão, a quem devem, da mesma fórma, requerer.

O pagamento poderá ser feito mediante desconto na folha mensal de vencimentos. Para esse fim o interessado, munido do despacho da autoridade competente, apresentar-se-á na estação de inicio da viagem, onde será attendido pelo agente, de accordo com as instrucções especiaes que serão expeditas pela 2.ª Divisão. No proprio requerimento de autorisação, passará o requerente recibo, para fins de contabilidade, sendo esse documento destinado á Contadoria, com a 2.ª via do bilhete de passagem ou averbação do agente, conforme for determinado.

Nos casos de urgencia, para concessão de passes gratuitos, previstos no art. 3.º das Instrucções, o chefe immediato do interessado obterá, por telegramma, a autorisação devida,

que será appensada á petição, valendo como despacho, para produzir os effeitos convenientes.

Os srs. Chefes de Officinas e inspectores ficam autorizados a despachar de minha ordem, nos casos urgentes, os passes com abatimento, dando-me sciencia de seu acto, por carta.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 8 de dezembro de 1924.

F. von Bock

Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Annexo
AG/AK

Acto a que se refere a circular n.º 66/278, de 8 de dezembro de 1924.

SECRETARIA DAS OBRAS PUBLICAS

Acto n.º 712, de 19 de novembro de 1924

Approva as instrucções para a concessão de passes gratuitos e com 75 % de abatimento na Viação Ferrea.

O presidente do Estado do Rio Grande do Sul, de conformidade com o officio do Ministerio da Viação, sob n.º 170, de 27 de outubro findo, resolve approvar as instrucções que com este baixam, assignadas pelo secretario das Obras Publicas, para a concessão de passes gratuitos e com abatimento de 75 % aos empregados da Viação Ferrea e ás pessoas de suas familias.

Façam-se as devidas communicações.

Palacio do Governo em Porto Alegre, 19 de novembro de 1924.

A. A. Borges de Medeiros,
Ildefonso Soares Pinto.

INSTRUCÇÕES A QUE SE REFERE O ACTO N.º 712,
desta data.

Art. 1.º — Serão concedidos passes nos trens da Viação Ferrea aos empregados da mesma, titulados ou jornaleiros, e ás pessoas de suas familias, que viverem sob o mesmo tecto e economia, nas seguintes condições:

Parapho 1.º — gratuitos:

a) — no caso, devidamente comprovado, de molestia do empregado ou pessoa de sua familia, para cujo tratamento seja necessario o afastamento do lugar onde aquelle resida;

b) — ao empregado que residir nas proximidades da séde dos seus serviços;

c) — aos filhos e pessoas da familia do empregado, quando menores, para frequencia escolar ou aprendizagem não remunerada em fabricas e officinas;

Parapho 2.º — com abatimento de 75 %, nos casos não previstos no parapho precedente.

Art. 2.º — Serão concedidos pelo director os passes gratuitos e pelos chefes de divisão os com abatimento de 75 %.

Art. 3.º — Os passes serão concedidos mediante requerimento devidamente informado.

Em caso urgente, apresentado o requerimento, o superior immediato do empregado transmittirá por telegramma o pedido e a informação a quem de direito, para resolver.

Art. 4.º — Indemnizará a Viação Ferrea do preço integral da passagem e perderá por tempo indeterminado o direito ao passe gratuito ou com abatimento de 75 % o empregado que o utilizar ou permittir utilizar fóra dos casos ou por pessoas para que não tenha sido emittido.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas em Porto Alegre, 19 de novembro de 1924.

Ildefonso Soares Pinto.

AS.

El presente artículo tiene por objeto...

1925