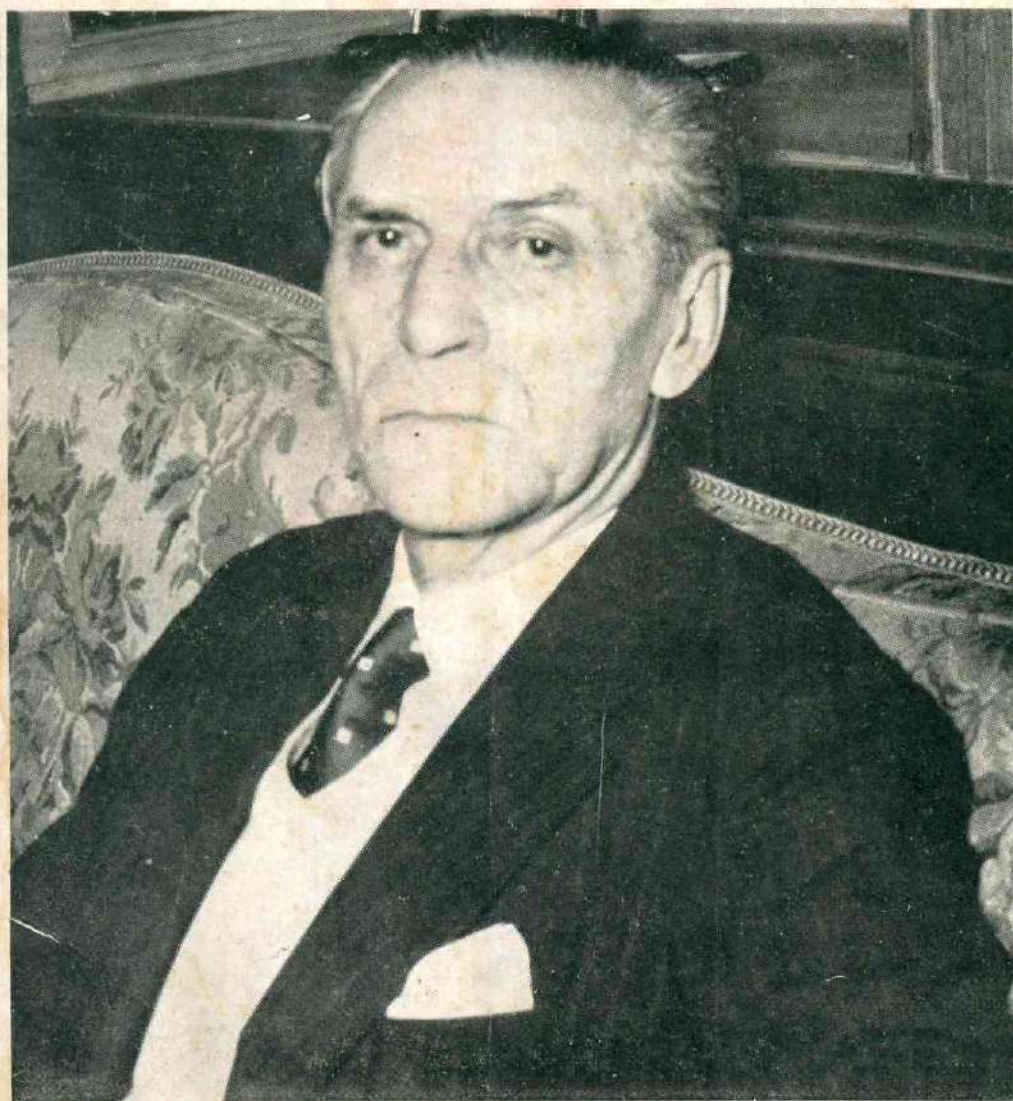


Cr\$ 15,00 — AGÔSTO, 1959

SR. MARIO CRUZ

o ferroviário

VFRGS É AGORA VIFERSA



F. S. R. Lança Tômbola para
Incluir Hospital Ferroviário



às
suas
ordens... com tradição...

*Banco da Lavoura
de Minas Gerais, L.A.*

o banco que conhece todo o Brasil

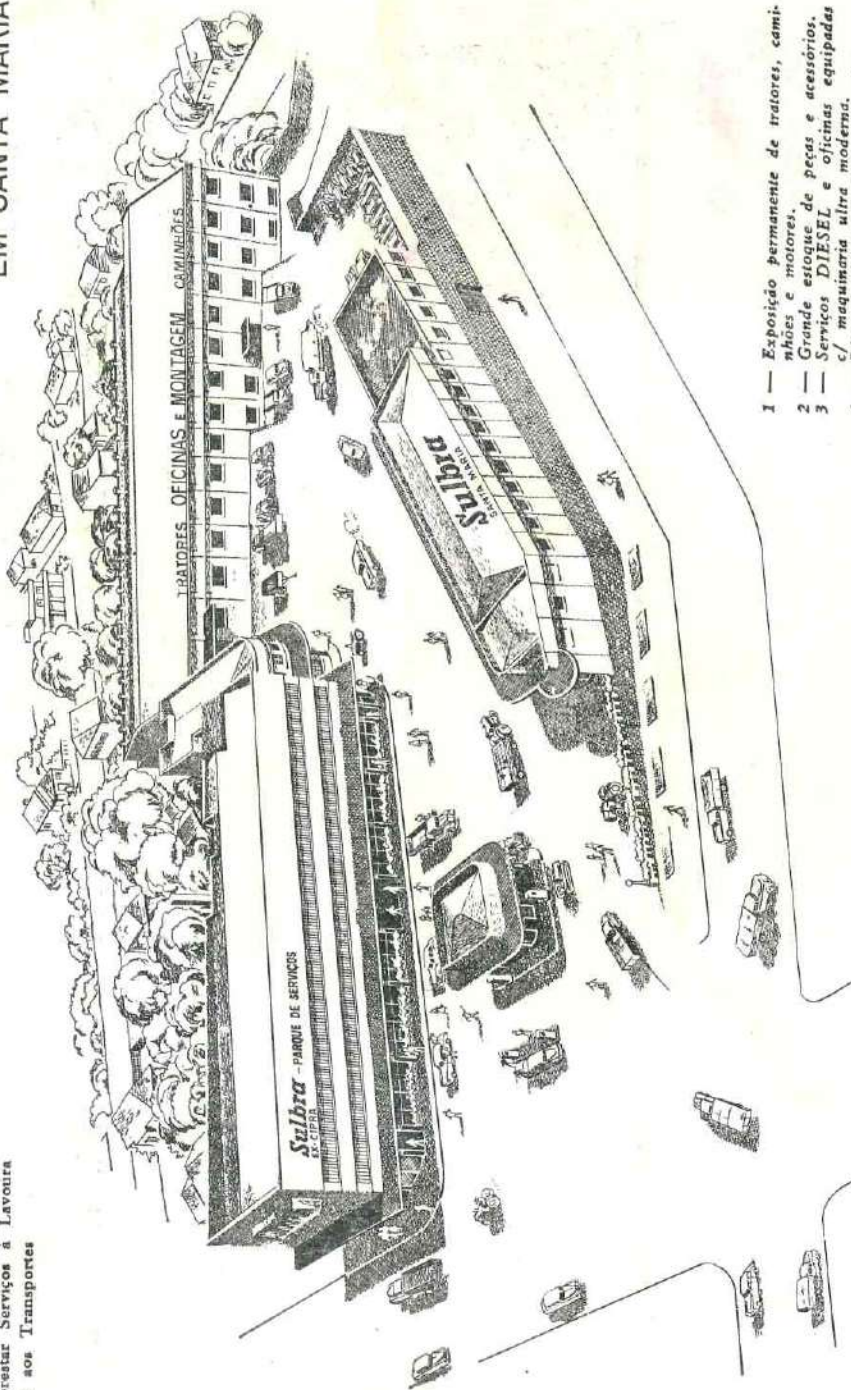
DESASTRES
NA CENTRAL
PROVOCAM
REVOLTA
FERROVIA
NA SUIÇA
É EXEMPLO

EXÉRCITO
ANSIOSO
EM ATACAR
OBRAS DO
TRONCO SUL

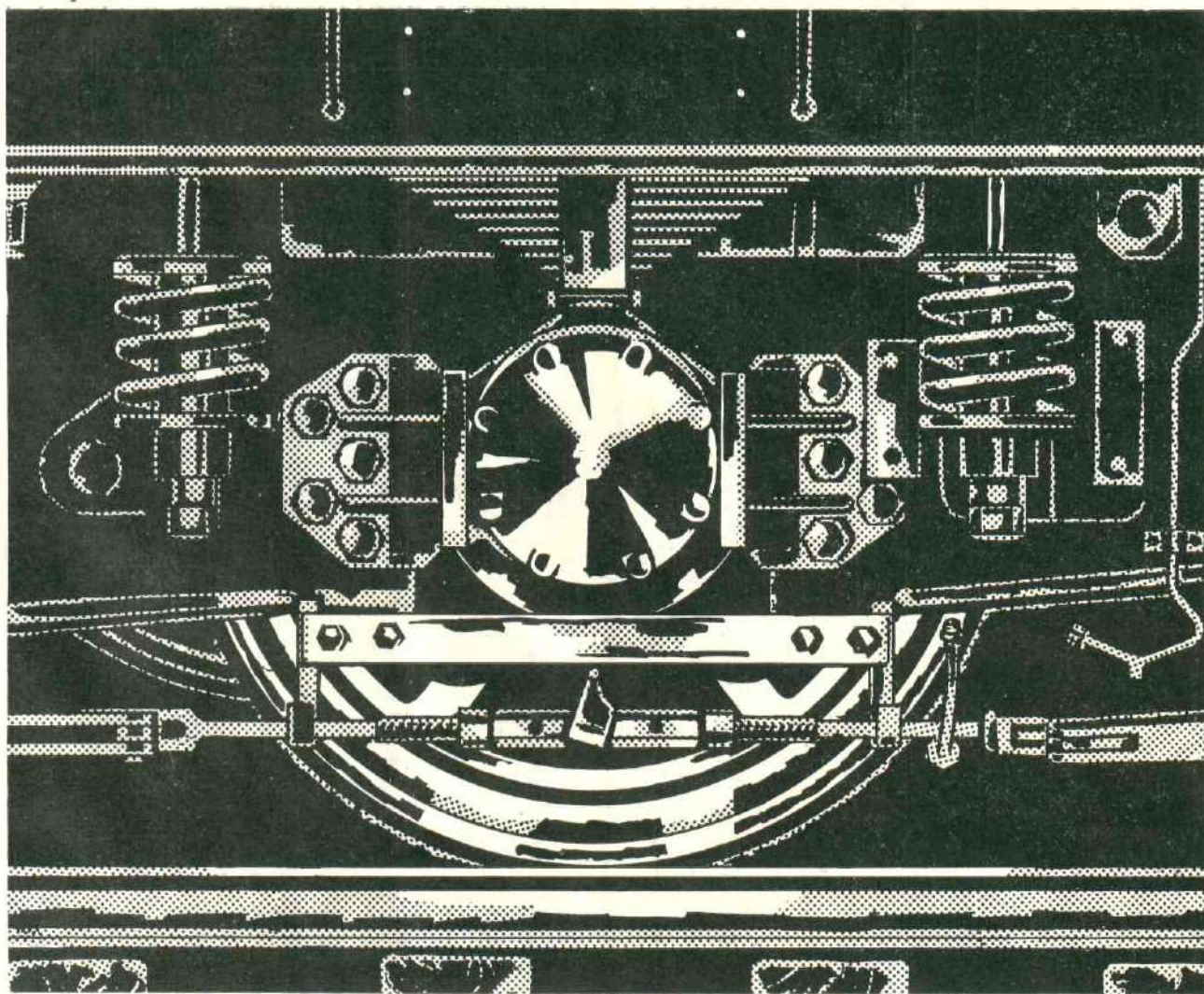
Todos os caminhos levam ao PARQUE SULBRA

Planejado e construído para
prestar Serviços à Lavoura
e aos Transportes

EM SANTA MARIA



- 1 — Exposição permanente de tratores, caminhões e motores.
- 2 — Grande estoque de peças e acessórios.
- 3 — Serviços DIESEL e oficinas equipadas c/ maquinaria ultra moderna.
- 4 — Posto de Abastecimento e completo sortimento de lubrificantes.
- 5 — Hotel, Bar e Restaurante funcionando dia e noite.



A graxa que lubrifica, veda e protege mancais antifricção de equipamento ferroviário

É excepcional o desempenho de Andok na lubrificação dos mancais das armaduras dos motores de tração, mancais antifricção dos eixos das locomotivas e vagões e, em todos os mancais antifricção de tamanhos variados, operando numa larga faixa de temperatura.

A graxa Andok possui ainda elevada resistência à oxidação e alto ponto de gota, o que permite ser usada em temperaturas onde a maioria das graxas não resiste, alongando o seu tempo de uso.

Três funções especiais são exercidas por Andok quando em uso nos mancais antifricção:

Lubrificar — impede qualquer contato deslizante entre

os roletes e suas guias, assim como entre os roletes e retentores.

Proteger — protege as superfícies de aço dos rolamentos que são susceptíveis de sofrer sérios danos pela corrosão e temperatura elevada.

Vedar — evita a entrada de sujidade, água, poeira e outras matérias abrasivas.

Consulte o Departamento Técnico da Esso Standard do Brasil mais próximo, ou os escritórios regionais:

Rio de Janeiro: Av. Presidente Vargas, 642

Recife: Rua do Sol, 143

São Paulo: Rua Pedro Américo, 68

Andok

O Centro Esso de Pesquisa realiza maravilhas com o petróleo

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL

DO RIO GRANDE DO SUL

PARA MELHOR SERVIR A SUA DISTINTA
CLIENTELA, A CAIXA ECONÔMICA FE-
DERAL MANTÉM EM SUA MATRIZ, UM
HORÁRIO ININTERRUPTO, QUE VAI DAS
8 ATÉ AS 17 HORAS.

— DEPÓSITOS E RETIRADAS —

POSSUI A CAIXA ECONÔMICA MAIS 9
AGÊNCIAS DISTRIBUIDAS PELOS PRIN-
CIPAIS BAIRROS:

AZENHA — BOM FIM — DUQUE
DE CAXIAS — MOINHOS DE VEN-
TO — NAVEGANTES — PARTENON
— PASSO DA AREIA — PASSO DA
MANGUEIRA — SÃO JOÃO.

MÃO QUE ECONOMIZA
É MÃO QUE NÃO
PEDE!

cartas à redação



DE NOSSO Corres-
pondente em Caxias do
Sul, colega João de Oli-
veira Viegas, recebemos
carta em que nos soli-
cita, por empréstimo,
um clichê de fotografia
sua, que publicamos por
ocasião de seu último
aniversário.

A razão de seu pedi-
do prende-se, como diz
em sua carta, a con-
tingências próprias do
regime em que vivemos,
as quais colocaram seu
nome para candidato à
vereança de sua cidade.

Daí a necessidade do clichê para fins de propa-
ganda eleitoral.

Antecipando-nos à sua propaganda eleitoral e
por não possuímos mais aquele clichê, apenas a
fotografia, resolvemos em atenção a êste prestimoso
colega fazer novo clichê, que ilustra esta nota e que
posteriormente lhe remeteremos, aproveitando o en-
sejo para recomendar seu nome aos munícipes da
"Perola das Colônias". Muito embora fujamos um
pouco da ética com esta recomendação, fazê-lo por
tratar-se de um colega e lutador que possui em alto
grau o espírito de altruísmo, tão necessário nas ati-
vidades humanas e, particularmente, na vida pública.

A POLÊMICA em torno do nome de Oscar Pe-
drotti e seu romance "Os Homens de Ferro", que
vimos publicando, está lançada. Em edição anterior,
nesta seção, comentamos carta do leitor Raul de
Ameida Farias, de Uruguaiana, na qual o mesmo
tecia críticas severas à obra de Pedrotti, muito em-
bora elogiasse nossa orientação literária que vem acom-
panhando o desenvolvimento cultural da classe com
a inclusão de novos valores em nosso quadro de
colaboradores.

Agora, do leitor Gaspar Martins Silveira, de
Montenegro, recebemos a réplica à crítica daquele
nosso outro leitor em que salienta ter sido o Sr. Raul
de Almeida Farias "o único a manifestar-se contra
êsse verdadeiro romance classista, escrito dentro da
realidade da vida e contando os sofrimentos e as
lutas de uma classe". Acentua mais adiante que "seu
padrão de cultura não pode competir com o de Oscar
Pedrotti, o autor de "Os Homens de Ferro", pois que
Pedrotti já é bastante conhecido nos meios literários
e V. S. surge do anonimato para condenar um ro-
mance que Érico Veríssimo e outros romancistas le-
ram, aceitaram e elogiaram integralmente". Finali-
zando, Gaspar Martins Silveira lamenta a "infelici-
dade de sua crítica, pois, nós os leigos na matéria,
devemos aguardar calados o pronunciamento da crí-
tica credenciada".

É COM PRAZER que recebemos correspondência
de nosso leitor Pedro B. Thomaz, aposentado resi-
dente em Canoas, em que nos envia substancial artigo
sobre a afilativa situação da CAPFESP, o qual teremos
a maior satisfação em publicar, tendo-se em vista
a acertiva dos conceitos nele emitidos e a atualidade
do assunto.

LICENÇA é a permissão para o trem iniciar sua marcha. Para O FERROVIÁRIO será a conversa que, em cada nova edição, manteremos com o leitor e, ao mesmo tempo, entrosando o título na terminologia ferroviária, pedimos Licença para toda a linha para circulação desta sua nova edição.

Vínhamos comentando e noticiando as atualidades que mais se salientavam na imprensa quotidiana na secção "Sinal dos Tempos", a qual nesta edição volta à sua orientação totalmente classista, isto é, com noticiário de ferrovias e ferroviários, enfeixado no cabeçalho — "Pelos Trilhos do Mundo."

Espera O FERROVIÁRIO, desta maneira, cumprir mais acertadamente o seu programa de orientação jornalística, mantendo-se, sempre, como elo de concórdia e harmonia entre a administração da Rêde e seu servidores.

CULMINANDO as gestões que reverteram a Viação Férrea do Rio Grande do Sul ao contróle do Governo Federal e sua conseqüente incorporação à Rêde de Ferroviária Federal S. A., tomou posse na direção de nossa ferrovia o Engenheiro Enzo Carlos Pinto, nomeado por ato do Presidente da REFERRO, na qualidade de Superintendente, tendo como seus assessores diretos os Engenheiros Joaquim Teixeira, Euclides Schmidt e Rodolfo Dagnino, também nomeados por ato daquela autoridade.

Os três últimos são nomes bastante conhecidos e estimados na VIFERSA, tratando-se de técnicos que ingressaram em seus quadros há mais de trinta anos. O Superintendente, Engenheiro Enzo Carlos Pinto, muito embora seja natural deste Estado, dêle está afastado há longo tempo, desde quando era estudante da Escola de Engenharia do Rio de Janeiro.

Entretanto, dos trilhos nunca se afastou em sua vida profissional e foram êles que o trouxeram de volta à sua terra natal. Saído dos quadros do DNEF e cedido à Rêde Ferroviária Federal S. A., o Engenheiro Enzo Carlos Pinto integrou a comissão que elaborou o termo de reversão da Viação Férrea à União. Assim, acreditamos ter sido uma feliz escolha sua indicação para a Superintendência da VIFERSA, pois trata-se de um técnico que bem conhece o terreno em que pisa, aliando a essa qualidade a sua condição de gaúcho e participante da comissão que elaborou o termo de reversão. É pessoa bem capacitada em levar sua gestão ao sucesso.

Congratulamo-nos, portanto, com a esforçada e leal gente ferroviária pelas agradáveis perspectivas que se lhes oferece a administração recém iniciada, porque, via de regra, a mudança de governantes traz sempre aos governados uma sensação de melhora. Diz o velho ditado que vassoura nova varre bem...

FINALMENTE, é com satisfação que assinalamos o retôrno de Catulino Cordeiro no quadro de nossos colaboradores, do qual de há longa data se achava afastado, por motivo alheios à nossa vontade e à dêle, naturalmente. Na presente edição a saborosa e irônica pena de Cecê volta para abrilhantar as páginas de O FERROVIÁRIO na secção que os calos de muita gente boa arranhou, pisou, espinhou, ETC. E TAL...



Licença

o ferroviário

Revista mensal fundada em 13/2/1921 por Alvaro da Cruz Pretz * Propriedade: Vya. Octacílio Gomes Chaves * Administração e Redação: Rua Olavo Bilac, 484 - Ap. 2 - Porto Alegre (RS) * Composta e Impressa nas Oficinas da Livraria do Globo S.A.

ANO XXXVIII • AGOSTO, 1959 • N.º 782

Diretor: L. Onésimo Chaves * Secretário: Ary Cardoso Mendes * Redação: Pedrolina S. Chaves, Manoel Mac-Mahon Pontes, Ary Neves Mendonça, Wilmar C. Paranhos, Amaro Maia * Fotografia: Clovis Costalunga * Ilustrações: Renato Eschel * Publicidade: Zunilda C. Pontes, Arminda Conrado, Salatiel da Silva * Colaboradores: Ernani B. Vanacor, Oscar Rocha Pedrotti, Catulino Cordeiro, A. Correa Damasio, Ladislau Galarça, Pedro B. Thomaz, Helio Teixeira, Jorge Ramos * Correspondentes: Alberto Silveira (ALE), Higinio Mena dos Santos (BGE), Mario Mozart Cavalcanti (CI), João de Oliveira Viegas (CX), Ismael do Valle (CZE), Mogar Micheleno da Silva (LI), Cid Toscano (MNT), Waldomiro Bettanzo (OM), Celestino Francisco Américo (PFE), João Carlos Matte (PTE), Dario Ramos Petit (PDC), João Alves do Carmo (RAG), Orosmar Trindade Senna (RGE), Antonio Pereira do Carmo (STG), Aristides Severo (TQR), Leopoldo Marengo (UGE), * Bureau em Santa Maria: Gaspar Marques, Av. Rio Branco, 382 * Bureau no Rio de Janeiro: Ernani B. Vanacor, Rua Domingos Ferreira, 130 - Apt.º 382 * Assinaturas: Anual, Cr\$ 180,00 - Semestral, Cr\$ 90,00 - Preço em todo o Brasil, Cr\$ 15,00.

pelos trilhos do mundo

etc. e tal...

DO ALTO desta coluna, de onde, por muito tempo, por detraz das bombas, estive a observar atos e fatos, fazendo comentários que afinal de contas ninguém ligou e nem tiveram cotação no mercado, volto a fixar o olho e a me deter na análise de aspectos da vida atual, cada vez mais encardida com o feijão a cinqüenta mangos e um par de botinas a mais de mil, certamente porque ambos os produtos são importados do longinquo Rio Grande do Sul e aqui chegam muito caros.

—:—

FORAM-SE OS tempos, a vida tôda se modificou, os homens não mudaram de estampa, pois continuaram tendo braços, pernas, pescoço, orelhas. O caráter, isso que a gente não vê mas sente, é que sofreu uma transformaçãozinha de pé prá mala, do que resultou tanta calaveiragem e tamanha vergonha que imperam nos mais diversos setores das atividades humanas. Mas isso não é nada. Insignificâncias.

—:—

PENSAR-SE QUE tudo se resolverá naturalmente sem o auxílio de um remédio forte, é uma das tantas erradas que têm cooperado para que o nível das boas coisas se mantenha pouco abaixo do calcanhar. Ninguém espere que o ladrão vá se tornar honesto, o velhaco um anjo e o infiel um modelo de confiança, se não forem aplicados golpes de um certo modo enérgicos por parte dos responsáveis em manter o respeito à lei e à moral. Também falar em moral num momento em que essa dona anda mais esquiua do que vergonha em cara de salafrá, é o mesmo que acreditar que as coisas vão baixar de preço e o dinheiro vai se valorizar pelo simples fato de ser fabricado no país.

Pura fantasia e vontade de fazer de pau torto haste de bandeira. Querer endireitar o que aí está com palavrinhas de amor, equivale a pretender acabar com mosquitos a tiros.

Diante dessa caudal de modernismo misturado com senvergonhismo, a gente tem é que se agarrar às barbas do bom senso para não ir águas abaixo e se tornar tão bom como tão bom, caindo no caso aquele do eu sou, tu és, ele é...

C E C Ê

Locomotivas Tele-Comandadas

NAS ESTAÇÕES de separação, importa que as operações de classificação dos vagões se realizem com o máximo de rapidez e com o mínimo de movimentos. Essas estações na França estão equipadas com dispositivos de manobra automática de chaves.

Entretanto, um novo passo foi franqueado neste ano, no domínio da automatização das estações de separação. Já se conseguiu o comando a distância das locomotivas Diesel, de manobras.

Esta locomotiva obedece a qualquer programa, por mais complexo que seja e com mais exatidão do que um hábil maquinista, seja encostando automaticamente ao material a manobrar, seja reduzindo a velocidade à aproximação desse material e tomar contato suave com ele.

O dispositivo de comando dirige continuamente a velocidade da locomotiva, a marcha à frente, a marcha à ré e o ponto morto. A locomotiva é equipada com um receptor, associado ao posto rádio-emissor. Além da instalação do receptor, nada se modifica nos órgãos de comando da locomotiva: um simples inversor permite passar do telecomando ao comando vulgar.

Trens de dois pisos

A ESTRADA DE Ferro Chicago & North Western adquiriu da Pullman-Standard dois trens completos de material aerodinâmico com dois pisos para serviço em grandes percursos, um desses de Michigan a Chicago, ida e volta.

A Ferrovia Atkinson, Topeka & Santa Fé já possui quatro trens desta classe, fabricados pela Budd, em serviço entre Chicago e Los Angeles, cujo rendimento é completamente satisfatório.

Os assentos dos passageiros se estendem de um extremo a outro de cada carro, com os lavatórios, equipamentos, cozinha, instalação de ar condicionado e outros serviços no piso inferior, sendo mais leves em proporção ao número de passageiros sentados que os comumente usados.

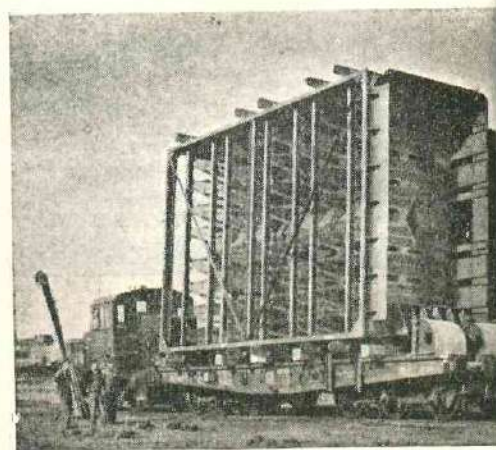
A acomodação em plano superior, com melhor visibilidade, é muito apreciada pelos passageiros, sendo ainda mais silenciosa que a viagem em plano normal.

Transporte Excepcional

A SOCIÉTÉ NATIONAL de Chémins de Fer (SNCF) efetuou um transporte verdadeiramente excepcional do corpo de um gigantesco condensador com o peso de 60 toneladas, medindo 9,5 metros de comprimento por 4,2 de largura e 6,3 de altura.

Este condensador era destinado à nova central térmica de Chalon-sur-Saône, em curso de construção e percorreu pelos trilhos da SNCF a distância de 2 quilômetros, com a duração de 4 horas para efetuar o trajeto. Esta difícil operação contou com a colaboração, além dos empregados normais, de serviços telefônicos e telegráficos que permitiram a passagem do enorme engenho, transportado em vagão especial do tipo SPY e rebocado por locotrator Y 6248.

Desta maneira, a SNCF tomou parte preponderante na construção da nova central térmica de Chalon-sur-Saône, uma das mais modernas da França.



Ferrovias Suíças constituem exemplos de Civilidade

OS CAMINHOS de Ferro Federais Suíços tem consagrado especial atenção à segurança da circulação dos comboios. A velha sinalização mecânica - em geral semafórica - tem cedido lugar aos sinais luminosos utilizados interacionalmente. É curioso notar que os apeadeiros onde há trens que efetuam paradas condicionais, estão munidos de sinais acionáveis pelo público, por meio de um manipulador colocado à sua disposição; da manobra deste dispositivo resulta iluminar-se o sinal, indicando ao maquinista que deve efetuar uma parada.

A acertada política tarifária dos CFF contribui em grande parte para o resultado favorável de seus exercícios. As viagens de ida e volta são facilitadas com a aplicação de preços reduzidos; as de negócios, por meio de uma vasta gama de tipos de assinaturas e as turísticas, através de várias modalidades de interessantes concessões. Idêntico método é seguido para as mercadorias. Para se fazer uma idéia do volume de transportes dos CFF, basta dizer-se que em 1957 transportaram mais de duzentos milhões de passageiros e cerca de 26 milhões de toneladas de mercadorias.

O transporte de automóveis dos usuários através dos grandes túneis alpinos merece uma referência à parte. A vantagem deste serviço consiste em evitar ao automobilista a difícil condução nessas acidentadas vias de comunicação. Os transportes dessa natureza têm importância sobretudo no São Gotardo, onde, nos últimos anos, se tem transportado, anualmente, cerca de cem mil viaturas.

O acesso às estações suíças é inteiramente livre. Qualquer pessoa, mesmo desprovida de passagem, pode entrar ou sair das estações sem quaisquer formalidades. A entrega das passagens é feita, exclusivamente, à chegada à estação de destino, quando o passageiro a entrega ao condutor.

Exército deseja conclusão do Tronco Principal Sul

— "PRETENDE ESTE comando promover, com a colaboração do Estado Maior do Exército, uma conferência dos governadores do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, para ser equacionada, em definitivo, a questão do Tronco Principal Sul, obra que reputamos de inadiável necessidade para o de-

envolvimento de uma das mais importantes regiões econômicas do Brasil." — Assim definiu o General Osvino Ferreira Alves, a urgência com que o Exército encara a conclusão das obras dessa ferrovia de capital importância para o Estado e para o País.

Conhecendo bem o assunto, mostrou o Comandante do III Exército os diversos benefícios que traria essa ferrovia à economia do Estado, com uma redução de traçado em cerca de 600 quilômetros e com capacidade de tráfego três vezes maior, estando apesar disto, relegada ao abandono em consequência das despesas de conservação absorverem quase a totalidade das exíguas verbas dotadas pelo Governo Federal. Ao invés de gastar-se com a finalidade de desenvolver a ferrovia, despende-se somas apreciáveis para conservar o que foi feito, sem vantagem alguma no avanço das obras.

Croacy intervem na defesa dos Ferroviários

TEVE AMPLA REPERCUSSÃO na Câmara Federal duas intervenções do Deputado Croacy de Oliveira, visando benefícios e direitos à classe ferroviária.

A primeira delas constou de um projeto-de-lei concedendo anistia ampla aos servidores ferroviários que foram demitidos por motivo de greve ou em virtude de movimento reivindicatório classista. Esclarece o projeto que o servidor anistiado deverá requerer no prazo de 120 dias, contados da data de publicação da lei que o aprovará, ao Ministério da Viação e Obras Públicas a fim de que seja ouvida a Rede Ferroviária Federal S. A., determinando, pois, a readmissão ou reintegração do servidor, se fôr o caso.

A segunda intervenção daquele parlamentar foi um discurso pronunciado a propósito da situação dos ferroviários quanto à assistência médica que lhes é prestada e às pensões conferidas às suas viúvas, salientando, neste particular, que esta operosa classe está mesmo abandonada pelo poder público.

Foi mais adiante em sua intervenção o Deputado Croacy de Oliveira. Conclamou seus pares para que volvam os olhos à classe dos ferroviários, no sentido de que seja elaborado um projeto que lhes ofereça maior amparo, qual seja a elaboração do Estatuto dos Ferroviários do Brasil. Este diploma seria uma idéia maravilhosa e perfeitamente razoável, pois o capítulo a eles referente na Consolidação das Leis do Trabalho não corresponde às justas necessidades de seus direitos e deveres.



Socialismo dirige Greve

A GRANDE NOVIDADE no meio sindical brasileiro são os líderes socialistas, em cujas mãos estão os sindicatos mais importantes. Um destes, o dos ferroviários, deu sua prova de vitalidade quando comandou, recentemente, a greve dos servidores da Estrada de Ferro Leopoldina, levando-a a pleno sucesso.

Álvaro Davi, na foto, Presidente do Sindicato das Empresas Ferroviárias, tem 20 anos de profissão e a greve que dirigiu foi perfeita, apesar de ter sido a primeira de sua atuação como líder sindical. Homem do povo e bom funcionário, Álvaro Davi deu vida nova ao seu sindicato, inspirando confiança nos associados, antes amedrontados com as manobras políticas. Muitas são as vantagens que leva sobre a maioria dos líderes operários, sendo uma das principais seus conhecimentos doutrinários do socialismo.

Sua maior preocupação como líder sindical e homem chave da greve que dirigiu com tanta eficácia, reside no cuidado de não deixar que um movimento desta ordem seja usado de qualquer maneira. Deve ser usado dentro dos modernos recursos da técnica de organização grevista e amplamente planejado.

Álvaro Davi é um destes homens simples que, muito embora desarmados, estão ficando tão importantes na Capital Federal quanto aos generais que dirigem nossas forças armadas.

Baionetas calam protestos do Povo

O POVO DE Caieras, São Paulo, surpreendido em plena madrugada com o absurdo aumento de 150% nas passagens da Estrada de Ferro

(SEGUE)

Santos — Jundiá, rebelou-se contra a medida, foi às ruas, empunhando bandeiras e cartazes, e impediu o tráfego dos trens daquela ferrovia.

Mais uma vez o povo fez valer o seu direito de protesto contra os exploradores de sua bolsa. O movimento ganhou proporções extraordinárias, fazendo com que fortes e numerosos contingentes de tropas se deslocassem da capital paulista para aquela localidade.

É de se lamentar, entretanto, que as tropas da Fôrça Pública não tenham sabido agir com a necessária serenidade, segundo informam notícias procedentes de São Paulo. Bombas de gás lacrimogênio foram lançadas contra o povo, seguidas de sucessivas cargas de baioneta sôbre os populares amotinados, generalizando-se daí o pânico e correrias. Caieiras assumiu um verdadeiro aspecto de praça de guerra.

Por outro lado, um vereador daquela cidade declarou que a diretoria da Estrada de Ferro Santos — Jundiá usou de maneira desonesta na revisão dos preços das passagens, prejudicando assim a população de Caieiras.

Desastres provocam Revolta

REPERCUTIU EM TODO o país o pavoroso desastre ferroviário, ocasionado pelo choque de duas composições da Central do Brasil, na variante de Poá, em São Paulo, no qual perderam a vida quase cinquenta pessoas e, segundo dados fornecidos, houve mais de cem feridos.

Ocasionou o trágico acidente um equívoco do chefe da Estação de Engenheiro Goulart e a desatenção do maquinista da composição que vinha em direção à capital do Estado que não conferiu a licença expedida pelo chefe, partindo em direção à composição precedente

de Engenheiro Trindade, esta trafegando com os papéis em ordem e completamente lotada de passageiros.

Na foto, estampamos impressionante detalhe do acidente, onde fica claramente demonstrada a violência do impacto, no qual passageiros atirados uns contra os outros, em pânico, misturavam-se aos ferros retorcidos. Um dos vagões ficou completamente destruído e, praticamente, ninguém saiu ileso.

Poucos dias depois deste acidente, um trem da Central obrigado a estacionar entre as estações de Bento Ribeiro e Marechal Hermes, em virtude de avaria, foi o estopim de diversas depredações promovidas por passageiros revoltados a composições daquela ferrovia.

O balanço da revolta se resume em oito passageiros feridos, duas prisões efetuadas, mobilização do Corpo de Bombeiros, patrulhas da Polícia Militar e do Exército, além de composições e instalações da Central do Brasil depredadas.

Como se isso não bastasse para fornecer trágico noticiário à imprensa, não havia decorrido dez dias deste último incidente, quando novo desastre da Central do Brasil enluta mais sete famílias cariocas, seguido de poucas horas com um outro desastre, desta vez da Leopoldina, cujo saldo foi de 2 mortos e 40 feridos.

Sôbre este novo acidente da Central, as informações de seu Departamento de Inquérito foram falhas. Se de um lado responsabilizavam o maquinista do trem acidentado, que faleceu no local, por outro, o Agente da estação de Vieira Fazenda declarou que, após a composição haver passado por sua estação, fez comunicação a seu colega de Del Castillo, no sentido de comunicar-se com o seletivo da Central, a fim de que a rêde geral trancasse o sinal para a linha em que se encontrava o cargueiro paralisado, que motivou o violento choque.



Líder Ferroviário aspira Vereança

A CLASSE FERROVIÁRIA indicou e a convenção trabalhista aceitou o nome de nosso velho companheiro João Dorneles para disputar a vereança nas próximas eleições municipais.

Velho lutador ferroviário, João Dorneles sempre se manteve na primeira linha quando das lutas classistas em busca dos objetivos próximos e remotos dos seus companheiros.

Em quase todos os Departamentos de nossa ferrovia correram listas de adesão à sua indicação para vereador, as quais alcançaram o objetivo pretendido, pois João Dorneles teve sua candidatura recentemente aceita pela convenção trabalhista.

Inovações no projeto de reforma da Providência Social

O SENADOR Lima Teixeira, relator do projeto de reforma da Previdência Social informa estarem os trabalhos bem adiantados, achando que terá o apóio do Senado sem debates exagerados, muito embora as grandes alterações que sofrerá o projeto original.

No seu entender, a maior inovação é o custeio do funcionalismo autárquico pela União, o que representa três por cento dos sete, previstos na contribuição triplíce, que a União nunca pagou.

Outra inovação, conforme acentou o Senador Lima Teixeira, é a criação de uma junta que dirigirá os Institutos. Essa junta é composta de um representante dos empregados e outro dos empregadores, indicados pelos órgãos máximos destes e do representante do governo, de livre escolha do Presidente da República. Presidirá a junta o representante do governo, tendo cada Instituto um superintendente, orientado pela junta.

O FERROVIÁRIO

