



MENSAGEM DE STALINA A MAO TSE TUNG

Imponente desfile militar em Pequim por motivo do segundo aniversário da República Popular da China

PEQUIM, 1 (LP). — O generalíssimo Mao Tse Tung recebeu uma mensagem do presidente Mao Tse Tung por motivo do segundo aniversário da República Popular da China. Depois de uma saudação fraternal a Mao Tse Tung, diz o grande líder da libertação dos povos e campeão da luta mundial pela paz:

— «Desejo sinceramente ao grande povo chinês, ao governo da República Popular da China e à sua população, todos os sucessos na edificação da China democrática. Possam a grande amizade e a aliança dos povos

chineses e soviéticos, sólido penhor de paz e segurança no Extremo Oriente, consolidarem-se para sempre.

A agência Nova China divulga também uma mensagem de Vichinsky, ministro das Relações Exteriores da URSS, a Chou En Lai, ministro do Exterior da República Popular da China, em que deseja ao povo chinês «grande sucesso em sua edificação pacífica, na consolidação da indissolúvel amizade entre os povos chineses e

soviéticos, bem como nos esforços para fazer rolar a paz no mundo».

Para celebrar a data, realizou-se nesta capital uma imponente e grande parada militar, durante a qual foram prestadas continências a Mao Tse Tung, que se achava num palanque rodeado das mais altas figuras do seu governo, além de representantes do corpo diplomático dos países que mantêm relações com a República Popular da China. Poderosas esquadilhas de aviões a jato participaram do desfile, que impressionou aos presentes pela sua magnitude.

A C. T. B. CONCLAMA OS TRABALHADORES À SOLIDARIEDADE AOS BANCARIOS EM GREVE

(LÊVA NA 5ª. PAGINA)

MORTOS E FERIDOS NA EXPLOÇÃO DA FÁBRICA DE PÓLVORA

Violenta explosão abalou ontem a localidade de Inhomerim, no meio da Serra, no Estado do Rio de Janeiro, destruindo em parte a Fábrica de Polvora Estrela, que há muitos anos, desde a última guerra, vem trabalhando exclusivamente para fornecimento do Exército.

IGNORADA A CAUSA DO SINISTRO

A explosão ocorreu no Grupo de Polvora Negra, às 15,40 horas, voando pelos ares 5 toneladas de pólvora, destruindo inteiramente 5 oficinas desse Grupo, danificando a única que permaneceu de pé

CINCO TONELADAS DE DINAMITE VOARAM PELOS ARES, DESTRUINDO PARTE DAS INSTALAÇÕES — PÂNICO NA LOCALIDADE DE INHOMERIM — P. E. DO EXERCÍTO, POLÍCIA ESPECIAL E TIRAS DA POLÍCIA POLITICA GUARDAM O LOCAL —

e mais 12 oficinas dos Grupos ao lado.

As causas do sinistro são ignoradas, tendo sido ordenada a abertura de inquérito.

FORTEMENTE POLICIADO TODO O LOCAL

Trabalham na fábrica mais de 300 operários entre homens e mulheres. A violência da explosão foi tamanha que o pânico se propagou por toda a localidade.

Fortes contingentes policiais foram chamados ao local do sinistro, que está virtualmente cercado por grupos da P. E. do Exército, contingentes da Polícia Especial desta capital e tiras da Ordem Política e Social do Rio de Janeiro.

OS MORTOS

São os seguintes os operários mortos no sinistro de ontem:

Manoel Oliveira, Waldemar Costa, Manoel Teixeira, José Francisco de Oliveira, José Maria, Sebastião da Rocha e Manoel Ovídio Ribeiro.

DESAPARECIDOS

Até as últimas horas do dia de ontem ainda estavam desaparecidos os seguintes operários que se presume tenham morrido embaixo dos escombros: José Manoel dos Santos, Sebastião da Silva, José Evangelista Vieira e Prosperina da Silva.

OS FERIDOS

E' a seguinte a relação dos feridos: Creusa Ribeiro, Olinda Gomes, Zilda Angela Francisca, Maria Gomes, Abelia Coelho de Souza, José Maria, João Manoel da Silva, Manoel Cândido de Souza, Luciano Passos Carneiro, Maria Moura, João Pedro dos Santos, Altair José da Silva, José Frederico da Cruz, João Antonio da Brito, Antonio Apolinário da Paula, Joenar Antonio Inez, Cristiano Neves, Domingos Moura, Sebastião Lourenço, Ovídio Pereira da Silva, Jendil dos Santos, Julio Rezende, Antonieta Teodoro e Sebastião Luiz da Silva.

MAIS UM FERIDO

Na explosão de ontem e único militar ferido foi o capitão Antonio Bragança Filho.

ESTÃO SENDO TRANSPORTADOS

Os feridos depois de receberem os primeiros curativos no Posto Médico da Fábrica estão sendo transferidos para Petrópolis e para o Hospital de Pronto Socorro desta Capital.

ESTRADAS DE FERRO

POR QUE nos Estados Unidos e no Canadá as estradas de ferro são monopólios altamente lucrativos, enquanto as do Brasil são assustadoramente deficitárias?

Esta é uma questão que se coloca na ordem do dia e da qual tratamos na 5ª. PAGINA, na seção «Notas Econômicas».

PELA ANULAÇÃO DO PROCESSO CONTRA LUIZ CARLOS PRESTES



Cerrar fileiras na luta pela anistia a todos os presos e perseguidos políticos — Que se formem comissões em todo o país, nos bairros e locais de trabalho e se façam visitas aos jornais ao juiz e ao legislativo, pedindo anulação do processo.

Realiza-se amanhã, 4a. -feira, dia 3 de outubro, às 13 horas, no Tribunal do Juri, a rua D. Manuel, n. 15, mais uma sessão do sumário do processo contra o Cavaleiro da Esperança. A entrada é franca. Leia na 2a. página a nota da Comissão Central de Solidariedade.

DEMISSÃO DE FUNCIONÁRIOS DO BANCO DO BRASIL

SÃO PAULO, 1 (pelo telefone). — Uma dezena de funcionários do Banco do Brasil que participam da greve foram sumariamente demitidos por ordem do sr. Ricardo Joffe. Nas cartas que lhes foram entregues a presidência do banco não cita o motivo da demissão, concluindo-se, portanto, que as razões prendem-se ao movimento grevista.

A direção do Sindicato registrou as reclamações e as denúncias feitas pelos funcionários, tendo declarado que uma das cláusulas que constará do acordo com os banqueiros será a de não punibilidade dos grevistas e se o mesmo não for respeitado, na íntegra a greve não será suspensa.

SÃO PAULO, 1 (pelo telefone). — Até o presente momento os bancários desta capital ainda não se pronunciaram sobre o processo de cassação coletivo suscitado ex-officio pelo Tribunal Regional do Trabalho.

O sr. Rivadávia Mendes, advogado do Sindicato, continua seu estudo sobre o processo, devendo discutir o assunto, em conjunto com a diretoria, hoje ou amanhã. Em edital que será

publicado na imprensa, a direção do Sindicato informará os funcionários, com a adição de ser tomada em face da medida de que lançou mão o representante do Ministério do Trabalho sob a alegação de ser assim possível um acordo entre empregados e empregador.

SOLIDARIEDADE DO POVO

SÃO PAULO, 1 (pelo telefone). — Cerca de cinquenta comissões estão distribuídas pela zona bancária e as somas do maior movimento da capital, a fim de conseguir contribuições de populares para a luta da greve. Essa campanha tem recebido o irredutível apoio da população que contribui com o possível para ajudar os grevistas. Uma média de 30 a 40 mil cruzeiros são arrecadados diariamente, o que dá uma ideia da simpatia com que o povo acolhe o movimento dos bancários em luta por melhoria de salários.

Amanhã os grevistas sairão em bandos práticos, devendo percorrer os bairros mais populosos da capital.

METRALHADORAS ASSESTADAS CONTRA O POVO DE SÃO LUÍZ



S. LUÍZ, 1 — Espuma para a imprensa popular. — Nova onda de agitação se iniciou hoje nesta capital. Milhares de pessoas voltaram a manifestar-se nas ruas, protestando contra a permanência de Eugênio de Barros no governo e exigindo sua imediata destituição. Enquanto isso, aumenta a expectativa quanto à intervenção federal na insurreição.

CONGRESSO DAS FACULDADES DE FILOSOFIA

No salão de festas da Faculdade de Filosofia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, realizou-se ontem a sessão inaugural do Congresso Nacional das Faculdades de Filosofia, que contou com a presença de representantes de várias instituições. O ato teve início às 17 horas, com a leitura de uma mensagem dos nossos trabalhadores acadêmicos. Hoje continuará a sessão, com a abertura do Congresso.

IMPRENSA POPULAR

ANO IV — RIO DE JANEIRO, 2ª. FEIRA, 2 DE OUTUBRO DE 1951 — N.º 808



Vereador Euseu Alves da Oliveira

COM a participação de delegados de todos os Estados, reuniu-se, nesta capital, no dia 27 e 28 de outubro, o 3.º Congresso Brasileiro dos Partidos da Paz. Na convocação feita pelo Movimento Brasileiro dos Partidos da Paz, acatou-se que o objetivo central do Congresso é a campanha por um Pacto de Paz e que visa, na data de sua realização, estar coberta a cifra de 2.600.000 assinaturas, como marco decisivo da rápida cobertura da quota de 5 milhões. Sobre os vários aspectos do importante conclave, procuramos

ENTUSIASMO E CONFIANÇA EM TÔRNO DO CONGRESSO DA PAZ

“Um dos maiores acontecimentos para o povo brasileiro”, afirma em nome da USTDF o vereador Euseu Alves da Oliveira — Tudo pelo Congresso, pela cobertura da quota de 2 milhões e 800 mil assinaturas até o dia de sua instalação — Falam a IMPRENSA POPULAR a Sra. Virginia Caputti, o jovem Saul Tarnap, try e o líder sindical Spencer Bittencourt

ção feita pelo Movimento Brasileiro dos Partidos da Paz, acatou-se que o objetivo central do Congresso é a campanha por um Pacto de Paz e que visa, na data de sua realização, estar coberta a cifra de 2.600.000 assinaturas, como marco decisivo da rápida cobertura da quota de 5 milhões. Sobre os vários aspectos do importante conclave, procuramos

ouvir representantes de organizações que prestaram seu apoio à grande campanha que visa estabelecimento de um pacto de paz entre as cinco grandes potências.

A IMPORTÂNCIA DO CONGRESSO

A Sra. Virginia Caputti, da diretoria da Federação do Mu-

lheres do Brasil, assim nos falou:

— Vejo na convocação do III Congresso Brasileiro dos Partidos da Paz uma grande oportunidade para o povo brasileiro demonstrar seu sentimento de Paz. Assumo o conceito maior importância quando se sabe que devemos, na data de sua realização, ter coberto a quota de 2 milhões e 800 mil assinaturas. Todos os nossos esforços atuais devem ser dirigidos para atingir esse sentido, isto é, cobrir a quota de 5 milhões assinaturas ao Apelo.

APOIO DOS TRABALHADORES DO DISTRITO FEDERAL

Em nome da USTDF, o vereador Euseu Alves da Oliveira frisou em suas declarações:

— A realização do III Congresso Brasileiro dos Partidos da Paz será, sem dúvida, um dos maiores acontecimentos para o povo brasileiro em geral e em particular para os trabalhadores. As grandes dificuldades em que se encontram os trabalhadores mostram claramente o dever de apoiar a realização do III Congresso Brasileiro da Paz. E não basta apoiar, mas lutar para que o povo brasileiro saiba que não se trata de uma simples reunião, mas de uma luta para a libertação dos trabalhadores e das maiores vítimas da guerra.

SERÁ INTERROGADO AMANHÃ O LÍDER DO ARSENAL DE MARINHA

O OPERÁRIO Herminio de Oliveira, presidente da Associação Profissional dos Servidores do Arsenal de Marinha, preso arbitrariamente há vários dias, deverá ser interrogado amanhã, na 8ª. Vara Criminal, onde corre o processo-furto. A hora ainda não foi determinada pelo juiz, que dessa maneira evita que os operários mobilizem para assistir ao interrogatório e fugir de viva e sem imediata libertação.

CONTINUA DESAPARECIDO

O operário Alcino Vieira da Cunha, secretário da Associação, preso quarta-feira passada no próprio local de trabalho, continua desaparecido, segundo

relato pelo Congresso

Entre os jovens, a notícia da próxima realização do Congresso da Paz foi recebida com o maior entusiasmo. Esse mesmo entusiasmo refletiu-se na declaração que nos fez o estudante Saul Tarnapolsky, presidente em exercício do Movimento Juvenil pela Paz:

— Tudo faremos para que a quota estabelecida pelo Movimento Brasileiro dos Partidos da Paz seja atingida e ultrapassada na data de instalação do nosso Congresso. Já estamos organizando planos de competição, com prêmios, a fim de darmos mais intensidade, de nossa parte, a coleta de assinaturas. Temos que chegar ao Congresso vitoriosos, com nossas quotas cobertas. Tudo pelo Congresso!

APELO A C.T.B.

Pela Confederação dos Trabalhadores do Brasil, falou o líder sindical Spencer Bittencourt.

— Sobre o Congresso, Claro que a C.T.B. dá todo o seu apoio, da mesma forma que apoia a participação da campanha por um Pacto de Paz. Para nós, da classe operária, guerra significa maiores sacrifícios, maiores dores, maiores direitos e liberdades, além da que significa, opinio para todo o povo, hegemonia

MAIOR SOLIDARIEDADE

A Comissão de Solidariedade comunica, por nosso intermédio, que até o momento foi recolhida a importância de Cr\$ 1.806,50. Para também um apelo ao sentido de que mais amplamente e mais rapidamente possível a campanha de solidariedade seja coberta por contribuições mensais. 7 mil cruzeiros para cobrir os salários de presidente e secretário da Associação que se encontram presos, e do vice-presidente da mesma entidade arbitrariamente preso.

AEROVIÁRIOS E AERONAUTAS EM ASSEMBLEIA CONJUNTA

MARCADA PARA SEXTA-FEIRA NA REUNIÃO DE ONTEM “FAÇAMOS VALER NOSSOS DIREITOS”, EXCLAMA O PRESIDENTE DO SINDICATO DOS AERONAUTAS — UM ADVOCADO PROCURA TORPEDEAR O MOVIMENTO

ABANDONOU-SE O CONGRESSO DE REUNIÃO — Com a presença de representantes do governador do Estado e altas autoridades, encerrou-se domingo à noite, solenemente, o IV Congresso Brasileiro de Escritores, que se realizou em Fôto Alegre de 25 a 30 de setembro. — Na gravura vemos dois aspectos da sessão inaugural: quando falava o Barão de Itararé, e uma flagrante de assistência. Vêm-se ainda na foto os escritores Graciliano Ramos e Rinaldo Mota.

Não Haverá Majoração no Restaurante da C. E. B.

O diretor da Central do Brasil determinou que fossem tomadas providências no sentido de ser construída uma pa-
rada, com a respectiva estação no bairro de Santa Eugênia, entre as estações de Nova Iguaçu e Morro Agudo,

Noticiário Parlamentar

NA CAMARA FEDERAL

A provado a Cano de Ferro o Projeto Armamentista

Incluido na lista dos votantes o sr. Soares Filho, que no momento não se encontrava no Palácio Tiradentes — O líder do Catele abriu baterias contra o aumento dos jornalistas —

Ontem, afinal, a Câmara conseguiu votar o projeto que abre crédito especial de 14 milhões de cruzeiros para reequipamento de uma fábrica de munições entronhada no programa armamentista do sr. Getúlio Vargas. Mas foi preciso que o mágico baiano da contagem dos votos, sr. Ruy Santos, secretário-geral do sr. Adão de Costa, conseguisse extrair quorum de um plenário vazio, assim como um consegue fazer virar água numa torneira na Cidade Maravilhosa.

Discutindo a proposta belicista falou o sr. Diógenes Duarte, repórter educado na Alemanha, antes da primeira Guerra Mundial e agora mesmo vindo dos Estados Unidos, onde fez um curso rápido de estilo de vida americano. Lembrando, com prodigiosa memória, que o Império Romano foi destruído por causa exclusiva da falta de caráter, proclamando que a esquadra americana é a maior e lan-

quando mão de outros argumentos da mesma força, conseguiu manifestando-se sem restrição, pelo projeto.

Havia outros oradores inscritos, mas não se manifestaram. Feita a votação simbólica e dado o projeto como aprovado, o sr. Moreira pediu verificação. Votaram, sim 86. Contra apenas um, o representante comunista. Mas esse número não é suficiente e então se procedeu à chamada. Aí entrou em ação o habil contador de votos, sr. Ruy Santos, que ensaiou seus primeiros passos de político, em São Paulo, na zona do São Francisco, ao tempo do bico de pena, quando os deputados votavam. É claro que o sr. Ruy não chegou a contar o voto do sr. Graciano Cardoso, mas incluiu em sua lista o sr. Soares Filho, que só lá para as 18 horas chegara ao Palácio Tiradentes, vindo da casa de um jornalista seu amigo, onde havia aniversário e mesa de doces.

Na Câmara do Distrito Federal

FALA O SR. ELIZEU ALVES SOBRE A FALTA D'ÁGUA QUE ATINGE TODA A CIDADE

Prossegue a politicagem do grupo de vereadores contra o delegado de Vargas na Prefeitura — Obstrução de um projeto que beneficia a mitra metropolitana

O sr. Afonso Segredo encaminhou no início da sessão de ontem da Câmara do Distrito Federal um requerimento sobre a falta d'água nesta cidade.

O sr. Elizeu Alves, líder da bancada comunista, afirmou que o requerimento era da maior atualidade. A falta d'água não atinge apenas o Hospital dos Servidores Municipais, citado no requerimento, nos outros hospitais. Atinge a zona sul e a zona norte, toda a cidade do Rio de Janeiro. Já existe o perigo de epidemia como a do tipo na zona da Leopoldina. O prefeito Carlos Vital, merecedor de uma comissão, não tem compromisso com o povo carloes, não se preocupando, portanto, com a sorte da população. O povo deve exigir o abastecimento d'água, que isto não é senão uma obrigação do governo. Basta de promessas, que das mesmas anda furto o povo.

AUTONOMIA

O sr. Mário Martins pediu a designação de uma comissão para assistir na Comissão de Justiça da Câmara dos Deputados, a votação do projeto que concede a autonomia ao Distrito Federal. O presidente João Machado informou que havendo na Casa uma comissão encarregada de estudar os assuntos ligados à autonomia, a ela compete deliberar no caso.

PROJETOS APROVADOS

Foram aprovados os seguintes projetos:

— O que abre o crédito de 96 mil cruzeiros para a instalação de ar condicionado no recinto das sessões da Câmara do Distrito Federal.

— O que substitui a denominação do Conselho de Contribuintes pela de Conselho de Recursos Fiscais do Distrito Federal.

— O que modifica as disposições da lei 31 que isenta de impostos os componentes da FEB.

RELIGIOES

Foi discutido o projeto que autoriza o prefeito a ceder à Mitra Metropolitana um terreno para a construção da Catedral do Rio de Janeiro. O sr. Teófilo Mala, espiroita, apresentou uma emenda solicitando terreno também para a construção da sede da Federação Espírita Brasileira. O sr. R. Magalhães Jr. pediu terreno para a Igreja Católica Brasileira, para a advenista, a israelita, etc.

Derrotada Mais Uma Vez, a Grã-Bretanha Cumprirá o "Ultimatum" do Governo do Irã

OS TÉCNICOS BRITÂNICOS DEIXAM RAO ABADAN NO PRAZO FIXADO PELAS AUTORIDADES IRANIANAS — MOSSADEGH VAI AOS EE. UU. PARA MOSTRAR QUE A ONU NÃO PODE SE IMISCUIR NA DISPUTA ANGLO-IRANIANA

TEHRAN, 1. (I.P.). — O primeiro ministro Mossadegh está concluindo os preparativos para voar até Nova York, onde sustentará que a ONU não tem atribuições para imiscuir-se na disputa petrolífera anglo-iraniana, conforme petição do Irã enviada ao Conselho de Segurança.

Após anunciar, na reunião do Parlamento, que a oposição havia resolvido apoiar Mossadegh, o primeiro ministro Fatemi declarou que quando o Irã está em perigo há uma só frente: —

Junta Nacional do Petróleo do Irã declarou que a refinaria de Abadan foi qualificada como zona militar, proibida aos estrangeiros. Acrescentam que o exército iraniano continua com a sua rigorosa vigilância ao redor da mesma.

Ao ser perguntado se se dá um tempo extra aos ingleses para se retirarem, respondeu: — Se os ingleses possuem suficiente número de aviões para trazer 4.000 paracadistas, não que tom bastantes aparelhos para os civis.

«Bom venturo, os levamos, terminou.

cliente número de aviões para trazer 4.000 paracadistas, não que tom bastantes aparelhos para os civis.

«Bom venturo, os levamos, terminou.

COMÉRCIO ENTRE PEQUIM E TOQUIO

TOQUIO, 1. (I.P.). — O Ministro do Comércio Internacional e Indústria do Japão autorizou a exportação para a República Popular da China de 700.000 de jardas de tecidos de algodão, em troca de 3.000 toneladas de blocos de magnésio.

COMÉRCIO ENTRE PEQUIM E TOQUIO

TOQUIO, 1. (I.P.). — O Ministro do Comércio Internacional e Indústria do Japão autorizou a exportação para a República Popular da China de 700.000 de jardas de tecidos de algodão, em troca de 3.000 toneladas de blocos de magnésio.

BAILE DE MASCARAS

Primeiro fimos o sr. Benedito Vas, quando transformou a Fazenda Modelo do Curral em escola agrícola, o sr. Vieira Lima pedindo ao sr. Vargas uma Junta de Conciliação para a Lavoura e o sr. Magalhães Melo (sobrinho) em um só tempo do sr. Agamenon e do Padre Olimpio revelando, sob palavra de honra, que o Vigário de Amaraji em Pernambuco, é contra o divórcio.

BAILE DE MASCARAS

Primeiro fimos o sr. Benedito Vas, quando transformou a Fazenda Modelo do Curral em escola agrícola, o sr. Vieira Lima pedindo ao sr. Vargas uma Junta de Conciliação para a Lavoura e o sr. Magalhães Melo (sobrinho) em um só tempo do sr. Agamenon e do Padre Olimpio revelando, sob palavra de honra, que o Vigário de Amaraji em Pernambuco, é contra o divórcio.

Não Haverá Majoração no Restaurante da C. E. B.

Exiraram em greve os estudantes — Movimento do comércio —

Os estudantes e comerciantes que frequentam o restaurante da Casa do Estudante do Brasil, no Largo da Carioca, declararam-se em greve contra o aumento de preço das refeições.

Os estudantes e comerciantes que frequentam o restaurante da Casa do Estudante do Brasil, no Largo da Carioca, declararam-se em greve contra o aumento de preço das refeições.

Os estudantes e comerciantes que frequentam o restaurante da Casa do Estudante do Brasil, no Largo da Carioca, declararam-se em greve contra o aumento de preço das refeições.

UMA COMISSÃO

Durante as manifestações, os estudantes elegeram uma comissão para se entender com a diretoria da C. E. B. e que ficou assim constituída:

UMA COMISSÃO

Durante as manifestações, os estudantes elegeram uma comissão para se entender com a diretoria da C. E. B. e que ficou assim constituída:

UMA COMISSÃO

Durante as manifestações, os estudantes elegeram uma comissão para se entender com a diretoria da C. E. B. e que ficou assim constituída:

UMA COMISSÃO

Durante as manifestações, os estudantes elegeram uma comissão para se entender com a diretoria da C. E. B. e que ficou assim constituída:

UMA COMISSÃO

Durante as manifestações, os estudantes elegeram uma comissão para se entender com a diretoria da C. E. B. e que ficou assim constituída:

UMA COMISSÃO

Durante as manifestações, os estudantes elegeram uma comissão para se entender com a diretoria da C. E. B. e que ficou assim constituída:

UMA COMISSÃO

Durante as manifestações, os estudantes elegeram uma comissão para se entender com a diretoria da C. E. B. e que ficou assim constituída:

UMA COMISSÃO

Durante as manifestações, os estudantes elegeram uma comissão para se entender com a diretoria da C. E. B. e que ficou assim constituída:

UMA COMISSÃO

Durante as manifestações, os estudantes elegeram uma comissão para se entender com a diretoria da C. E. B. e que ficou assim constituída:

UMA COMISSÃO

Durante as manifestações, os estudantes elegeram uma comissão para se entender com a diretoria da C. E. B. e que ficou assim constituída:

UMA COMISSÃO

Durante as manifestações, os estudantes elegeram uma comissão para se entender com a diretoria da C. E. B. e que ficou assim constituída:

UMA COMISSÃO

Durante as manifestações, os estudantes elegeram uma comissão para se entender com a diretoria da C. E. B. e que ficou assim constituída:

Aconteceu na Cidade: Não Podendo Concretizar Seu Sonho Tentou Suicídio

Atropelado por dois autos — Dois choques de bondes na rua Barão de Bom Retiro

Por populares foi retirada, na manhã de ontem, das águas da Baía da Guanabara uma jovem que tentara o suicídio. Com as vestes completamente molhadas foi ela encaminhada ao 7.º Distrito Policial, onde contou a história que lhe fizera praticar aquele ato de desespero.

com suspeita de fratura da base do crânio, contusões e escoriações.

Chamava-se Maria Rosa, tinha 16 anos de idade e residia à rua João Passos, 123, em Niterói. Era frequentadora da Capelinha Nossa Senhora Auxiliadora, situada no bairro de Santa Rosa, naquela vizinha cidade. De troca de olhares e sorrisos passou a troca de palavras com o sr. Antônio de Souza, proprietário do referido estabelecimento comercial. Nasceu, então, entre os dois, um namoro e com este os encontros e as eternas juras. Mas, Antônio que casado não podia concretizar os sonhos de felicidade de Maria. Daí, ter nascido no cérebro da jovem a idéia de suicídio que tentou inutilmente concretizar ontem.

Choques de bondes. Na manhã de ontem, o bonde da linha 49 — Uruguai-Engenho Novo — dirigido pelo motorista José Francisco dos Santos, casado, com 36 anos de idade e residente à rua Miguel Angelo, 718, casa III, quando na sua frente um caminhão deu uma parada repentina, tendo ele que frear bruscamente, em consequência, o bonde da linha 49 — Uruguai-Engenho Novo — que vinha e pousa a distância, na sua traseira, não teve tempo de frear indo chocar-se violentamente com o outro coletivo.

Atropelado por dois autos. Abdon Barbosa, viúvo, com 12 anos de idade e residente à rua Wenceslau, 170, ao tentar atravessar a Avenida Presidente Vargas na altura da rua dos Andaraís, foi colido por um auto de chapa não identificável e a seguir por um outro de chapa 7.22.92.

Choques de bondes. Na manhã de ontem, o bonde da linha 49 — Uruguai-Engenho Novo — dirigido pelo motorista José Francisco dos Santos, casado, com 36 anos de idade e residente à rua Miguel Angelo, 718, casa III, quando na sua frente um caminhão deu uma parada repentina, tendo ele que frear bruscamente, em consequência, o bonde da linha 49 — Uruguai-Engenho Novo — que vinha e pousa a distância, na sua traseira, não teve tempo de frear indo chocar-se violentamente com o outro coletivo.

CHOQUES DE BONDOS

Na manhã de ontem, o bonde da linha 49 — Uruguai-Engenho Novo — dirigido pelo motorista José Francisco dos Santos, casado, com 36 anos de idade e residente à rua Miguel Angelo, 718, casa III, quando na sua frente um caminhão deu uma parada repentina, tendo ele que frear bruscamente, em consequência, o bonde da linha 49 — Uruguai-Engenho Novo — que vinha e pousa a distância, na sua traseira, não teve tempo de frear indo chocar-se violentamente com o outro coletivo.

CHOQUES DE BONDOS

Na manhã de ontem, o bonde da linha 49 — Uruguai-Engenho Novo — dirigido pelo motorista José Francisco dos Santos, casado, com 36 anos de idade e residente à rua Miguel Angelo, 718, casa III, quando na sua frente um caminhão deu uma parada repentina, tendo ele que frear bruscamente, em consequência, o bonde da linha 49 — Uruguai-Engenho Novo — que vinha e pousa a distância, na sua traseira, não teve tempo de frear indo chocar-se violentamente com o outro coletivo.

Notícias Operárias

VIGILÂNCIA

Os textos do Distrito Federal fizeram entrega do seu pedido de aumento ao Sindicato patronal. Acompanhando a tabela foi entregue um detalhado documento, no qual a corporação pede o aumento de 10 por cento, levando em conta uma série de problemas e dificuldades que atravessa, inclusive o alto custo de vida, e o fato principal que é o congelamento dos salários, os quais permanecem inalteráveis há mais de três anos. Infelizmente a direção do Sindicato dos trabalhadores não fixou um prazo para que fosse dada a resposta ao pedido formulado, deixando este de que se poderia valer os patrões para cozinhar a questão. Este fato, porém, não constitui obstáculo se os textos se mantiverem válidos, e não durante um minuto de descanso aos empregados. E, além disso, ninguém desconhece, que os industriais estão em condições de atender às reivindicações dos seus empregados. Sabemos disso é que os tecelões decidiram negociar através de representantes com os industriais do que recorrer à Justiça do Trabalho, mantendo o diálogo coletivo. Agora, é não deixar esfriar o movimento, não cair no mesmo erro de 1949, quando os patrões, de um lado, e a falta de fé de que a indústria estava à braços com uma crise séria, conseguiram ludibriar a comissão de salários e fazer com que a campanha morresse por falta de apoio.

Hoje os textos voltam à carga e têm diante de si as condições mais favoráveis possíveis para uma campanha de grande envergadura, e todas as perspectivas de uma vitória rápida e segura. Enquanto os patrões conferenciam, a organização nos locais de trabalho deve ser intensificada rapidamente. Devem seguir de perto a marcha dos acontecimentos, unidos, para poderem enfrentar a classe patronal e derrotá-la se esta permanecer intransigente na negativa do aumento reivindicado.

— MARINUS CASTRO —

O DISSÍDIO DOS MOTORISTAS

Está marcada para a próxima quinta-feira a audiência de conciliação, no Tribunal Regional do Trabalho, do dissídio coletivo suscitado pelo Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Rodoviário, contra os patrões, em favor dos motoristas, trocadores e despachantes de ônibus.

IRREGULARIDADES NA FERRO MALEAVE

Numeroso grupo de trabalhadores da companhia Ferro Maleavel, situada na rua Condeador Graciano de Sá, na Estação de Vieira Fazenda, esteve no Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos, onde foi pedir providências contra os donos da referida firma. A gam os operários que o relógio do ponto, há mais de dois anos, não funciona bem o que vem prejudicando os trabalhadores no horário de entrada e saída. Até hoje, apesar das reclamações dirigidas ao gerente Artur Henrique Teixeira, o relógio não foi consertado. Além disso reclamaram os trabalhadores que a direção da

empresa não anota nas cartelas o desconto do imposto sindical.

INQUÉRITO NO IAPETO

Deverá ser aberto dentro de breves dias um inquérito no Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Empregados em Transportes e Cargas, a fim de serem apuradas irregularidades e a situação da autarquia a partir de 1946.

PLEITEIAM AUMENTO

Esteve sábado último com o Ministério do Trabalho uma comissão de motoristas fluminenses, a fim de obterem um acordo para aumento de salários da corporação e demais componentes das equipagens dos caminhões de transporte de cargas. Os motoristas do Estado do Rio de Janeiro, a seguinte aumento: salários até 1.600,00, aumento de Cr\$ 2.000,00; de 2.000,00 a Cr\$ 2.500,00 — 20%; de 2.500,00 em diante 15%. Ajudantes, salários de 1.300,00 elevação para Cr\$ 1.600,00; de Cr\$ 1.600 em diante — aumento de 20%; e que as horas extras, diárias sejam pagas com o acréscimo de 50 por cento.

Reduzida em 70 Por Cento A Produção na Fábrica N. de Motores

Medida de defesa tomada pelos trabalhadores em sinal de protestos aos abusivos descontos em seus salários — O salários permanecem congelados mas há dinheiro para empregar alcagoetes

Apesar das denúncias feitas pelos trabalhadores da Fábrica Nacional de Motores, através desta jornal, as irregularidades existentes na empresa aumentam cada vez mais, tornando-se verdadeiramente insuportável o trabalho nas oficinas. Já tivemos oportunidade de falar aqui sobre os descontos excessivos feitos pela direção da fábrica nos salários dos operários. Esses descontos foram criados pela nova diretoria, ali colocada pelo sr. Getúlio Vargas, a cuja frente se encontra o coronel Araripe. As importâncias referem-se ao pagamento do aluguel de casa, água e luz, aumentadas de maneira absurda, sem um prévio entendimento ou acordo com os consumidores.

DIMINUIDA A PRODUÇÃO

Sendo os descontos feitos compulsoriamente, em folha de pagamento, os trabalhadores tiveram que procurar um meio de defesa para que a direção da fábrica recuasse em seus propósitos de levar a cabo a absurda medida. Impossibilitados de lançar mão de um recurso mais direto o operariado resolveu diminuir a produção até que os novos descontos em seus salários fossem suspensos. A produção, em setembro último, que constava da revisão de 28 motores, desceu para dez.

Trabalhadores que falam a nossa reportagem, declararam que nopagamento mensal de 150 e 180 cruzeiros do aluguel, estavam já incluídas as cotas de água e luz, nada justificando, portanto, a cobrança em separado de mais 58 cruzeiros. O descontentamento tornou-se por esse motivo, geral. Inclusive porque os salários dos operários estão congelados há mais de dois anos, enquanto que os chefes de divisão e outros departamentos, têm uma gratificação

mensal que varia entre 1.000 a 5.000 cruzeiros.

VIGILÂNCIA POLICIAL

Os pedidos de aumento feitos pelos trabalhadores, quando o coronel Araripe não faz ouvido de mercado, repele-os com arrogância, alegando sempre falta de dinheiro, que a fábrica está em má situação e outras desculpas que não convencem. Diariamente, entretanto caras novas são admitidas na empresa. São alcagoetes empregados espe-

cialmente para vigiar os trabalhadores, que não se conformam com a exploração a que estão sendo submetidos. Dinheiro para contratar policiais o coronel Araripe tem, mas para dar aumento aos operários a fábrica está em eterno desequilíbrio econômico.

OUTRAS IRREGULARIDADES

O número de policiais que vem aumentando de maneira espantosa tem a especial missão de denunciar e impedir

que os trabalhadores lutem por suas reivindicações. Serve também de argumento para a diretoria da empresa impor aos operários um regime escravatado de trabalho, desrespeitando o que estabelece a Legislação Trabalhista, principalmente no que diz respeito ao trabalho insalubre. O pessoal da seção de limpeza e de lavagem de motores, apesar de trabalhar com um líquido de nome «negro» e querosene, o primeiro perigosíssimo e venenoso, não conta com a proteção de máscaras, indispensáveis para lhes proteger a saúde, havendo também falta de exaustores para dar saída às nuvens densas dos líquidos que são aspirados pelos trabalhadores. O leite fornecido, além de desnatado, leva enorme quantidade de água, não constituindo nenhuma proteção àqueles que dele se servem.

NAO RECUBAO

Os trabalhadores, por sua vez, manterão a produção de 10 motores revisados e somente voltarão a atingir o total normal depois de serem sanadas as irregularidades que consideram fundamentais e que lhes prejudica de maneira direta. Os descontos também deverão ser suspensos para que os operários voltem a dar a produção anterior.



Operários da indústria têxtil, descançam após um longo período de trabalho, numa das salas de repouso instalada no Cáucaso.

Os Sanatórios Noturnos Na União Soviética

Por I. TIURIN

Durante a Grande Guerra Patria, de 1941 a 1945, nas empresas industriais da URSS foram criados os chamados sanatórios noturnos. Sua tarefa consistia em facilitar aos operários, quando necessitados, para curar-se sem que para isso tivessem que deixar de trabalhar. Essa experiência deu muitos bons resultados e atualmente os sindicatos soviéticos sustentam, com os fundos do seguro social do Estado, 368 sanatórios noturnos. Os trabalhadores que recebem alta vão ao sanatório todos os dias no transcurso de um mês, uma vez terminado seu turno e nele permanecem até que de novo é

necessário seu retorno à fábrica, recebendo todos os cuidados médicos, alimentação adequada, etc. Quando o sanatório noturno está instalado nas proximidades da fábrica, o operário faz nele também as suas refeições do meio dia.

O Estado Soviético não poupa meios para edificar e sustentar casas de repouso e sanatórios para os trabalhadores. Todos os anos o orçamento dos seguros sociais do Estado destina muito dinheiro de rublos para a aquisição de terrenos para a instalação desses estabelecimentos. No ano em curso, por exemplo, somente para a aquisição de terrenos foram destinados 1.270 milhões de rublos, o que quer dizer, 158 milhões mais do que no ano passado. Com estes que o que era empregado para o Estado torna acessíveis a todos os trabalhadores e empregados as casas de repouso e sanatórios. Os sindicatos entram com as quatro quintas partes dos gastos com os sanatórios e as novas despesas com as despesas necessárias para a manutenção dos mesmos, quando os gastos de viagem e sanatórios se tornam muito elevados, é abonada parte do valor total das despesas com os fundos do seguro social do Estado. Para este fim se destinam, do orçamento de seguros sociais, 15 milhões de rublos.

CONFLITO ENTRE POPULARES E POLICIAIS

BUENOS AIRES, 1 (I.P.) — Registrou-se um conflito entre populares e policiais na esquina das ruas Belgrado e Independência, quando estes últimos tentaram dissolver a força um comício que se realizava naquele local apesar da proibição policial.

Quando falava um dos oradores, surgiu um grupo de botequins que se atirou violentamente contra os manifestantes. Os populares reagiram, travando-se uma luta da qual saíram feridos dois policiais. Registraram-se prisões.

VANTAGEM QUE NINGUEM LHE OFERECE A INSTALADORA

de máquinas de costura com 5 gavetas, farol elétrico e 10 anos de garantia.

SERRE - FRANZE - BORDA - COSTURA PARA FRENTE E PARA TRAZ

ENTRADA Apenas Cr\$ 330,00

URUGUAIANA, 150 - Telefone: 23-4438

PINTOR

Arte — Luxo — Pinturas — Decorações
Telefone: 49-4415 — CARDOSO

ARRISCAM A VIDA POR MEIA PATACA



Os trabalhadores da seção de construção de redes telefônicas da Light arriscam diariamente a vida e recebem salários míseros. Ganham, em média, 50 cruzeiros por dia. Têm a seu cargo extensas áreas de ruas para zelar e fazer todas as novas instalações que se façam necessárias. Muitos trabalhadores são transferidos de outras seções para essa como castigo. Basta, para isso, serem tidos como elementos subversivos, porquanto to a Light sabe perfeitamente dos perigos a que são expostos, sem nenhuma proteção, lidando com fios de alta tensão. De vez em quando um despenha do alto das esquadras, estalando-se no chão, encontrando a morte da forma mais brutal. No clichê, vemos dois desses trabalhadores quando concertavam uma instalação telefônica à rua Rodrigues Alves. Foram destacados para esse serviço, por perseguição. Não são de espina para a Light.

capital x trabalho capital x trabalho capital x trabalho capital x trabalho

Inútil o Reequipamento Anterior da Extinção dos Ferrovários Latifúndios

No Canadá e nos Estados Unidos, as estradas de ferro são monopólios altamente lucrativos e figuram entre os negócios de mais elevado rendimento. No Brasil, as estradas de ferro são organizações assustadoramente deficitárias e acarretam aos cofres públicos crescentes prejuízos. Por que isso se verifica? Simples questão de organização! Nesta seção afirmamos que novas ferrovias foram planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista, pois se destinam a levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos da exportação as matérias primas estradas do interior do país. São vias de transporte do tipo colonial, cujo traçado não corresponde ao desenvolvimento econômico nacional e não está de acordo com as conveniências do mercado interno. Ao contrário, as organizações ferroviárias planejadas e construídas para servir aos interesses da dominação imperialista e levar aos portos

