



O Assistente ao Emigrante



Órgão do Sindicato Nacional dos Empregados da Assistência aos Emigrantes em Navios Estrangeiros do Distrito de Lisboa

Redacção e Administração:

RUA FERNANDES TOMAZ, 20-1.
TELEFONE 28005

DIRECTOR: Bernardino dos Santos
EDITOR: Cesário dos Santos Monteiro
Propriedade do S. N. E. A. E. N. E.

Composição e Impressão:

CALÇADA DOS CAETANOS, 18
TELEFONE 21450

BARRA FORA...

CONTRATOS DE TRABALHO

BARRA FORA...

Assembleia Geral

Chamamos a atenção dos prezados leitores para a convocação da assembleia, que publicamos noutro lugar.

São importantes os assuntos de que a grande reunião se vai ocupar, por isso a presença de todos é indispensável.

E' nas assembleias que se devem marcar atitudes, fazer censuras ou elogios. E' aqui e não encapotadamente.

Convidamos, pois, os camaradas, a comparecer na referida assembleia.

Melhorias

As médias de estadia em terra no presente momento, são bastante zumbadoras.

Pouco a pouco iremos conseguindo o almejado fim, que outro não é senão de conseguirmos, através da nossa profissão, ganhar o sustento nosso e da família.

Nalgumas profissões como por exemplo a das criadas, a situação é deveras critica, mas ali o problema é mais difícil de resolver-se.

Dr. Afonso Castro Osório

Realizou-se ontem a solene trasladação dos restos mortais do saudoso amigo da classe, que em vida se chamou Afonso de Castro Osório.

A passagem d'este ilustre Juiz de Direito pela Direcção Geral de Segurança ficou assinalada com obras de grande convergadura.

Ao nosso Sindicato, dedicava o falecido uma afeição especial, amizade que se baseava no seu grande amor à justiça e no seu coração de homem. A causa do Sindicato era justa, por isso elle a patrocinou com calor, energicamente mesmo.

O acto da trasladação dos seus despojos fúnebres, do cemitério do Alto de S. João para a terra da sua naturalidade teve um brilhantismo sentido.

A nossa classe fez-se representar por alguns associados, sendo o nosso Director Bernardino dos Santos, quem oficialmente representava a colectividade.

Temos ouvido muitos associados suspirar por um contrato de trabalho, o qual puzesse a classe no mesmo plano de benefícios em que estão muitos camaradas de outras profissões, mais afortunados, porque realizam os seus contratos.

O contrato de trabalho é uma grande vitória do Estado Novo Corporativo, porque sem elle muitas centenas de camaradas nossos estariam hoje sem pão e sem trabalho.

O contrato colectivo é a ambição de tôdas as classes porque por elle asseguram o seu pão, ao mesmo tempo que se cumpre um dos mais altos significados da ideia Corporativa.

Bastantes são já as classes que disfrutam dessa regalia, e por isso alguns sócios nossos lamentavam há dias que não tivessemos realizado já um contrato colectivo de trabalho com as agências de navegação, sob o alto patrocínio do Instituto Nacional do Trabalho.

Vamos hoje, elucidar os nossos queridos colegas porque razão não tem a Direcção trabalhado para a realização do contrato de trabalho.

Porque já o temos!

Embora sob outra modalidade, nós possuímos já um diploma que nos assegura trabalho.

Os contratos fixam os preços dos salários? — O Decreto n.º 19.029 tambem.

Os contratos estabelecem as condições higiénicas de trabalho, marcam as penalidades, determinam os principios de franco entendimento entre operário e trabalhador; são em suma a garantia da de vida legal do trabalho?

Pois nós tambem temos tudo isso no Dec. n.º 19.029!

O nosso contrato de trabalho é aquele diploma.

Há só um ponto que não temos ainda: é a previdência. Nos contratos de trabalho dos nossos camaradas de outras profissões o problema da previdência toma lugar de relevo.

Na nossa classe, este aspecto está um tanto descuidado.

A Caixa de Auxílio que possuímos não é o suficiente, posto que alguma coisa já seja.

Camaradas: nós não precisamos de contratos de trabalho, queremos ir mais além, queremos oficializar a nossa classe, isto é, desejamos fazê-la ingressar em massa no Estado, visto que a nossa função é estritamente de carácter official.

Esta é que é a nossa meta?

Guardai este jornal

Guardai este jornal, camarada. Ele não é só o órgão official da nossa classe, é tambem um companheiro, porque é um guia seguro e leal.

Na nossa colecção encontras tu os conceitos por onde trilharás sem dificuldade.

Todo o texto é preciso para ti, camarada.

Guardai este jornal.

•Voz de Portugal•

Iniciou há pouco a sua publicação no Rio de Janeiro, o diário português *Voz de Portugal*, propriedade do illustre português que é Crisóstomo Cruz.

Sob a direcção inteligente e criteriosa do dr. Mário de Sá Freire, *Voz de Portugal* rapidamente conquistou a simpatia da Colónia, não só pela sua excellente colaboração como pelo seu aspecto gráfico, que é primoroso.

No seu n.º 11, de 23 de Abril, *Voz de Portugal* publica uma entrevista concedida no Rio pelo nosso presidente de Direcção, camarada Bernardino dos Santos, que é tambem o nosso director.

Nessa entrevista se foca a situação da classe e historiam-se as nossas mais importantes reivindicações.

A *Voz de Portugal* cumprimentamos efusivamente e, augurando-lhe longa existência, agradecemos as boas palavras dirigidas à nossa classe.

Rectificação

Por lapso indicámos no nosso último número, no artigo intitulado *Para fixar doutrina* o nome do nosso associado Luiz Rosa Carrilho como o individuo castigado, quando afinal esse assunto foi passado com o associado Manuel Carrilho.

Salão para senhoras

Como já tinha sido anunciado a direcção destinou uma sala da sede exclusivamente destinada às consócias, isto porque algumas tinham apresentado essa reclamação.

Verifica-se agora que as senhoras preferem esperar conversando com os colegas do que estar na sala que lhes foi destinada.

Este número foi visado pela

Comissão de Censura

OS NOSSOS PROBLEMAS

Os bilhetes de desembarque que devem ser abolidos

Considerações a propósito

Estabelece o Dec. n.º 25.764, de 13/4, no seu § 2.º do art. 154, que os *embarques e desembarques dos tripulantes matriculados em navios estrangeiros, devem ser averbados nas respectivas cédulas pelas autoridades marítimas, mediante a apresentação do respectivo bilhete de desembarque, passado pelo capitão da embarcação ou na sua falta por declaração escrita e autenticada passada pelo agente ou consignatário da embarcação.*

Esta doutrina tem quasi que exclusiva applicação á nossa classe e criou de novo o que não existia até então: — o bilhete de desembarque obrigatório, melhor dizendo, o averbamento na cédula, das viagens feitas.

Os serviços de assistência aos emigrantes encontram-se regulamentados pelo Dec. n.º 19.029, de 13/11/930, diploma que abrange desde o conceito de emigrante e das formalidades a cumprir pelas companhias de navegação estrangeira, até á acção do pessoal, seus deveres, direitos e funções, passando pelas obrigações dos capitães que transportem emigrantes e das companhias armadoras — repatriação e acção consular, dos alojamentos a bordo (emigrantes e pessoal) — da alimentação (idem) — da acção disciplinar (companhias, capitães, pessoal, etc., etc)

Por este diploma e por outros dimanados do mesmo Ministério do Interior, se rege a nossa classe, que por tal efeito se pode considerar como que uma classe com todas as características de funcionalismo público.

Para vincar ainda mais essa característica, basta dizer que até a forma de embarque (número de pessoal que cada barco tem de matricular) se acha regulamentado por um decreto especial, o n.º 23.116, de 11/10/33.

Tem, pois, a nossa classe serviços especiais a bordo, vincadamente independentes, do serviço geral do navio, sendo a sua existência uma função das leis do nosso país, e cada um de nós, de per si, seus agentes executores.

Pelo determinado no § 2.º do art. 154 do Dec. 23.764, o pessoal de assistência aos emigrantes fica *inteiramente subordinado ao capitão do navio.*

Mas tal subordinação, que não envolve apenas as questões de ordem disciplinar, — e esta é justíssima — mas também as questões de ordem técnica, torna-se incompatível com a doutrina do decreto n.º 19.029, como passamos a demonstrar:

O serviço de assistência aos emigrantes é, em síntese, uma obrigação legal que as companhias de navegação estrangeira cumprem com certo constrangimento.

Por este motivo, são frequentes as discórdias sobre serviços internos, especialmente entre criados e encarregados de 3.ª classe, provenientes das exigências que o pessoal português faz, ao abrigo da lei portuguesa já citada, e em defesa do emigrante.

Com a determinação do bilhete de desembarque de bordo ser passada pelo capitão, informando até sobre a actuação técnica do pessoal português, expõe-se este a vinganças do pessoal subalterno estrangeiro, que é quem priva com o pessoal português, e quasi faz desaparecer os efeitos práticos da nossa lei de emigração, visto que o pessoal português, recesso de um mau bilhete de desembarque não é tão pronto a reclamar para o emigrante as prerrogativas e direitos que a lei lhe confere e que a mesma lei lhes ordena reclamar.

Há que dar força e independência aos agentes de assistência aos emigrantes, e não retirá-la ou condicioná-la á vontade das companhias estrangeiras.

Crêmos ter focado bem as razões de ordem moral que se antepõem ao determinado no § 2.º do art. 154.º do Dec. 23.764.

Legalmente, basta citar alguns artigos do Dec. n.º 19.029, pelos quais se verifica que a subordinação completa e total ao comandante do navio, (excluída a disciplinar, que essa incontestavelmente lhe pertence) é contraditória.

Diz o art. 13.º, capítulo II, do Dec. 19.029, que *os capitães dos navios que transportem emigrantes considerar se-hão submetidos á jurisdição da Intendência Geral de Segurança Publica, que pela Inspeção Geral dos Serviços de Emigração, superintenderá sobre tudo o que respeita á tutela e protecção do emigrante.*

Na última parte do art. 51.º, capítulo V do mesmo decreto, se lê: *«Como fazendo parte do pessoal de assistência os creados portugueses devem obediência ao médico português de assistência e estarão inteiramente sujeitos ás*

prescrições deste regulamento».

Verifica-se, pois, que uma vez que o pessoal deve *inteira obediência* ao médico de assistência (que por lei desempenha a bordo o cargo de Inspector de Emigração) é evidente que não pode estar *inteiramente* sujeito ao capitão do navio, verificado como está que **os interesses que a cada um compete defender são, na maioria das vezes, antagónicos.**

Por estas razões, e outras que um mais demorado estudo do problema traria á superfície, nos parece contraditório e até nocivo o § 2.º do art. 154.º do Decreto n.º 23.764, pelo que a sua anulação ou modificação se impõe de forma urgente.

Ousamos, pois, chamar a atenção das entidades competentes, em especial a do Ex.º Sr. Ministro da Marinha e illustre director da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado, para o assunto.

Ao de leve...

Vamos hoje focar um assunto que pela sua importância merece que para êle chamemos a atenção de todos os nossos camaradas.

Trata-se da nossa apresentação a bordo durante a viagem. Todos nós sabemos que os tempos mudaram, e que hoje o servir os emigrantes, tanto na mesa duma sala confortável e às vezes até de luxo, como no arranjo e limpeza de camarotes, já não é a mesma coisa dos tempos passados, êsses tempos em que os emigrantes se juntavam em grupos, e êles mesmos iam para a porta da cosinha em bicha aguardar que o cosinheiro, ajudado pelos creados, lhes deitasse as respectivas rações de comida nas imundas bandejas. A refeição coniam-na sentados ou deitados pelo convés do navio, em qualquer sítio, sem o minimo conforto ou asseio.

Hoje, felizmente, tudo isso acabou, mas o que ainda não acabou, e é preciso acabar, é a forma pouco decente como ainda alguns dos nossos camaradas se apresentam durante a viagem, parecendo durarem mais de ser assistidos do que prestarem assistência aos emigrantes.

Depois da constituição do nosso sindicato, a apresentação do pessoal a bordo tem-se modificado, tanto no vestir, como na maneira de lidar com o emigrante, e já hoje temos uma grande maioria de empregados da Assistência aos Emigrantes, que se apresenta decentemente vestida, não nos deixando envergonhados perante os estrangeiros.

Mas é necessário que esse número aumente, para que o nosso prestígio perante os estrangeiros seja cada vez maior, e assim possamos colher o fruto da nossa organização.

Bem sabemos que muitos dos nossos camaradas nos hão-de responder que mal ganham para o seu sustento e manter a família, visto que, quando chegam, o que recebem não é suficiente para pagar ao padeiro e ao merceiro, quanto mais comprar roupa para poderem apresentar-se limpos a bordo.

A isso respondemos nós que não é preciso luxo para se andar limpo. O que não se justifica de modo algum é que se apareça em alguns barcos, de calça de ganga e de chinelos nos pés. Isto é mais desleixo do que necessidade. Outros há, servindo á mesa com o casaco branco desabotoado, deixando ver muitas vezes uma camisola que se não sabe a cor de que é feita, e muitas vezes com a barba crescida. Com isto é tempo de terminar, para honra da classe, do nosso Sindicato, e beneficio da classe inteira.

Por isso aqui aconselhamos a todos os camaradas que devem ter uma calça azul ou preta, casacos brancos e, se possível, alguns pares de calças brancas, pois em alguns barcos, o pessoal estrangeiro apresenta-se todo de branco, e bonito seria que os pudéssemos imitar!

Enfim, uma infinidade de pequenas coisas, que com um pouco de sacrificio e boa vontade se podem ir arranjando, se todos os nossos camaradas se derem conta da missão nobre que desempenham num barco estrangeiro como orientadores e assistentes dos nossos compatriotas que emigram, prestando-lhes os seus serviços.

Mas parece-me que estou já a ouvir dizer a alguns camaradas: o que nós precisamos é ganhar mais dinheiro. Mas para isso precisamos saber-nos apresentar de maneira a que haja mais trabalho, que o nosso Sindicato se encarregará de distribuir por todos, por intermédio da sua escala, sem vexames e sem pedidos de toda a espécie que noutros tempos se faziam, mas para isso temos de nos saber apresentar e cumprir com os nossos deveres, servindo-lhe de apoio e estímulo até ao momento em que os deixamos em portos estrangeiros, e o mesmo fazendo áqueles que regressam muitas vezes doentes, que são aqueles que mais necessitam da nossa assistência.

BERNARDINO DOS SANTOS

Escala de Navios

PARA O SUL:

Dias	Vapores	Gais	
1	— Massilia	Rocha	Lisboa
2	— Arlanza	Alcantara	"
9	— Hilary	Rocha	" — Toca no Porto
10	— H. Brigada	Alcantara	"
13	— Aurigni	"	" — Toca no Porto
16	— Alcantara	"	"
18	— General Osório	"	Lisboa — Toca no Porto
24	— H. Patriote	"	" — Toca no Porto
26	— Formose	Rocha	" — Toca no Porto
30	— Anselm	Alcantara	" — Toca no Porto
30	— Almanzora	"	"

AS COMEMORAÇÕES

do

ANO X

Realizaram-se com formidável êxito os festejos comemorativos do Ano X da Revolução.

Foi um programa colossal, ao qual o público deu com a sua presença uma nota alegre e concordante.

Integralmente se cumpriram todos os números, e de todos não sabemos qual classificar o melhor.

Focaremos, com a minúcia que o nosso espaço nos permite, alguns dos mais notáveis acontecimentos desse dia.

No Palácio das Exposições

S. Ex.^a o Sr. General Carmona inaugurou a Grande Exposição Comemorativa do X Aniversário, e logo após, depois de uma visita àquela certame, que nos deslumbra, ouvimos o Dr. Salazar em mais um dos seus bons discursos, que o público acolheu com apoteótica ovação.

Seguidamente deu-se início à parada das forças de terra e mar que desfilarão em continência perante o Chefe do Estado, Presidente do Conselho e Ministros.

A passagem dos contingentes, o povo, que se aglomerava nas ruas do parque, saudava efusivamente.

Até que se começou a organizar o Grande Cortejo Cívico, composto das delegações das Câmaras do País e Sindicatos Nacionais.

A frente rompia o estandarte da Câmara de Lisboa, logo após o do Porto, e indistintamente os outros.

Os Sindicatos Nacionais seguiram entre as Câmaras e as Comissões das Juntas de Freguesia.

Quasi todos os de Lisboa se fizeram representar, e o nosso também com a bandeira da classe. Conduzia-a Adelino Marques Dias, ladeado por duas consórcias, direcção, associados, etc.

O cortejo fechava com as Juntas de Freguesia, ostentando os estandartes que pouco antes lhes tinham sido oferecidos na Câmara, que resultava um efeito surpreendente.

Por entre aclamações do povo o cortejo chegou ao Terreiro do Paço, onde se iniciou o desfile marítimo.

No Tejo desfilarão ao todo 17 unidades com as respectivas guarnições formadas na tolda. Foi um espectáculo inédito que a todos nos deslumbrou e fez vibrar como portugueses.

Os nossos problemas

OS EMBARQUES FORA DO DECRETO

Variações sobre o mesmo tema

No nosso número 2, publicámos um longo artigo em que abordávamos o problema dos embarques fora do decreto.

Com esse artigo pretendemos nós, não só agitar um problema que nos vai parecendo muito grave, mas marcar o nosso ponto de vista.

Parece que as nossas palavras, demonstrativas do mais largo espírito de justiça não foram lidas, porque tudo continuou como antes.

O problema resume-se nisto: como há-de o Sindicato atender os pedidos das agências, para pessoal fora do decreto?

Há quem opine pela obrigatoriedade pura e simples; há ainda os que pretendem que tais pedidos não deveriam ser atendidos, e também há aqueles que entendem que o pessoal fora da lei deva ser escolhido pela agência.

Examinemos estes três pontos:

Obrigatoriedade— Isto é, no caso de um pedido, o primeiro a seguir seria o número um da escala, sem que lhe fôsse admitida recusa. A ordem cumpria-se, na verdade, mas o que é certo é que o pessoal embarcaria contra vontade e não cumpria o lugar. Resultado: as agências não levariam mais pessoal fora do decreto.

Recusa de pedidos— Na opinião de alguns camaradas os pedidos de pessoal fora do decreto não deveriam ser atendidos. As agências que necessitassem desse pessoal que o fizesse ao abrigo do decreto.

Realmente, à primeira vista parece que as companhias não teriam qualquer prejuízo na requisição de todo o pessoal dentro da lei, mas esse prejuízo existia de facto. O *fôra do decreto* é um tripulante directamente subordinado à C.^a, e o seu serviço bastante diferente do outro.

Recusar os pedidos por fôra do decreto não era boa orientação, porque por fôra do decreto ainda embarca muita gente, aliviando o quadro.

Pessoal escolhido pela Agência— É o que se está fazendo actualmente com mais frequência do que seria desejável.

Compreende-se que para certos lugares, como o *pantrimen*, se dê à Agência a faculdade de escolher este ou aquele, mas para outros serviços não especializados, para os quais todos servem, é que nos parece censurável.

Deve-se deixar à Agência a faculdade de escolher sim, mas apenas o *pantrimen*. Para outros lugares todos servem e, portanto, nada de *monopólios*.

* * *

Mas afinal qual o critério da direcção sobre este problema? O critério da direcção já está exposto mais ou menos nas linhas atrás.

A Direcção entende que o pessoal fora do decreto deve sair facultativamente da escala, com excepção do copeiro, ao mesmo tempo que se deve proibir terminantemente os pedidos e A) ou B) para trabalhar fora do decreto, em serviços que não seja o de *pantrimen*.

E porque é este o critério que convem ser fixado, resolveu a direcção pedir a convocação da Assembleia Geral, para que o assunto fique definitivamente arrumado.

De facto, se não se puser um travão à *política do empenho para embarcar como efectivo* dentro de poucos tempos a classe ter-se-há abandalhado, com prejuízo talvez total de todos.

E' isto que a direcção quer evitar, é isto que todo o sócio deve evitar.

Assembleia Geral

CONVOCAÇÃO

A pedido da Direcção, e de acôrdo com o artigo 41.º dos Estatutos e artigo 15.º do Regulamento, convoco a Assembleia Geral Extraordinária para o dia 25 próximo, pelas 14 horas, afim de se tomar deliberações definitivas sobre os embarques por fora do Decreto.

Lisboa, 5 de Junho de 1936.

O Presidente da Mesa

Carlos Augusto Ferreira

A bordo do

MONTE OLIVIA

o 28 de Maio foi recordado

numa festa de brilhante

espírito patriótico

Por iniciativa dos camaradas que desembarcaram no passado dia 29, de bordo do vapor alemão «Monte Olivia» reunidos em comissão com um grupo de passageiros, levou-se a efeito no dia 28 de Maio, uma memorável festa portuguesa, talvez das maiores que ali se têm realizado.

Teve um cunho altamente patriótico tão brilhante festival, que no mesmo fraternal abraço estreitou brasileiros, alemães e portugueses.

Na manhã do dia 28, formaram na tolda do mastro de ré todos os portugueses que perfilados assistiram ao içar da bandeira nacional, por entre os acordes da Portuguesa. O acto foi presenciado pelo imediato e oficialidade de bordo, médico, inspector e grande número de estrangeiros.

Às 6 da tarde, com igual cerimonia, mas desta vez presidido pelo capitão, foi a nossa bandeira arreada.

Às 8,45 deu-se início, num dos salões do navio, a uma sessão solene. A ela presidiu o comandante, rodeado pela comissão de festas. O salão regorgitava.

Usou, em primeiro lugar, da palavra, o jornalista Alvaro Pinto, que em breves e acertadas palavras vincou o significado da festa, afirmando ser longe da pátria que mais arreigado se sente o amor por Portugal, embora essa ausência seja passada na companhia de brasileiros e alemães, nossos amigos de sempre.

Terminou por saudar o Brasil e a Alemanha, levantando um viva a Portugal, delirantemente secundado pela assistência.

Seguiu no uso da palavra o Dr. Marcos Conder brasileiro ilustre.

Num curto discurso, o Dr. Conder que é um dos sinceros amigos de Portugal, recordou a nossa história de intrépidos navegadores, e terminou por saudar, com a sua taça, Portugal, Brazil e Alemanha.

O sr. Dr. Conder traduziu depois em alemão o seu discurso.

Terminada a sessão solene, deu-se início ao Porto de Honra, que se bebeu em abundância, e ao baile que terminou perto das 3 horas da manhã.

Durante a festa foram enviados telegramas a Salazar e ao venerando Presidente da República, em nome do pessoal e em nome dos passageiros.

A exatidão fórmula do Corporativismo

Da brilhante conferência que o Sr. Dr. Marcelo Caetano fez no passado dia 28 de Maio, na Academia das Ciências, extratamos uma parte que supomos mais directamente interessar o nosso leitor.

O Sr. Dr. Marcelo Caetano é professor da Faculdade de Direito, onde rege um curso de direito corporativo.

Chamamos a atenção dos nossos camaradas para a transcrição, que não é a única parte interessante da conferência realçada, tão brilhante, profundo e conhecedor foi o seu autor:

"A fórmula corporativa contém, justamente, a solução exacta deste problema.

Vejamos em que consiste.

É sabido que na administração pública nem todos os interesses são geridos e realizados pelo mesmo processo jurídico.

Há uns que se entregam à máquina montada em todo o território e accionada desde o centro governativo. O governo comanda uma legião de funcionários distribuídos por vários graus hierárquicos e por diversas circunscrições mantêm, permanente contacto com esses agentes a quem transmite directrizes de acção e de quem recebe informações. Reduzida assim toda a actividade administrativa a um centro, diz-se que está *centralizada*.

Mas outros interesses públicos existem que se deixam a órgãos próprios encarregados pela lei de regular e providenciar em tudo o que lhes diga respeito, sem que o Governo tenha mais intervenção na sua actividade que a exigida pela necessidade de coordenar esforços e harmonizar oposições. O exemplo típico desta forma de administração,

que se diz *descentralizada*, é-nos dada pela administração municipal, que corre por funcionários unicamente dependentes de uma Câmara responsável pelos seus actos apenas perante os tribunais.

Ora, suponhamos agora que é possível juntar todos aqueles que no quadro nacional desempenham uma mesma função social quer como trabalhadores, quer como técnicos, quer como capitalistas, e que do facto de prosseguirem um fim idêntico tiram, naturalmente, interesses comuns capazes de dominar as diferenças que os separam. Assim reunidos em associações permanentes, com órgãos que representem a pluralidade e a unidade dos interesses funcionais, pode-se entregar a tais órgãos a gestão desses interesses e permitir a sua participação consciente na resolução dos problemas de interesse nacional.

O regime corporativo é aquele em que os problemas de cada uma das grandes funções económicas, espirituais e morais da Nação são entregues aos que participam no desempenho delas, organizados em associações totalizadoras, denominadas *Corporações*.

Não se confunda, porém, a Corporação com o sindicato ou grémio que ela utiliza para se constituir. O Sindicato reúne os profissionais que exercem certa profissão num distrito; o Grémio é a associação de empresas de certo ramo económico. O Sindicato e o Grémio, e as respectivas Federações e Uniões, são ainda entidades particulares, em razão dos interesses e em razão dos lugares, e só da sua reunião em largos organismos nacionais em que esses interesses se sublimam, aproximando-se da fórmula ideal do bem comum, nascem as *Corporações*."

Um documento de enorme importância para a classe

Publica-se o decreto espanhol que altera para 15 o número de passageiros, respeitante a um criado

Damos hoje à estampa o decreto do Ministério do Trabalho, Sanidade e Previdência, publicado na "Gaceta" em 9 de Maio, que profundamente veio alterar as condições de embarque dos nossos colegas espanhóis.

Largas considerações nos sugere este diploma, que em confronto com o nosso é muito mais favorável, mas a necessidade de fecharmos o jornal a tempo nos impede de o fazer.

Elas virão a seu tempo, possivelmente com estudos da direcção, visto o caso não ser de natureza a deixar-nos impávidos.

A Direcção tem entre mãos um estudo profundo da situação da classe e dos problemas que a essa situação são inerentes, estudo absolutamente diferente daquele que vamos transcrever, mas muito similar nas suas conclusões, embora mais racional.

DECRETO

As melhorias introduzidas em que se realiza o transporte de emigrantes, deram lugar ao decreto de 8 de Junho de 1931, que aumentou o pessoal de câmara espanhol para serviço de Assistência aos Emigrantes.

A prática tem demonstrado que os preceitos do citado decreto são insuficientes para atender à higiene dos alojamentos, serviços de mesa e outros atribuídos ao mesmo pessoal que embarca a 1 para cada 25 emigrantes.

Por outro lado estes laboriosos trabalhadores vêm cumprindo a sua obrigação com zelo e notória parcimonia de remuneração, a ponto tal de não disfrutar dos benefícios que a legislação espanhola concede aos seus similares, por reforma na velhice, invalidez e outros.

E tanto mais justo e humano é atender a essas deficiências, quanto é certo que a vida deste pessoal de bordo é penosa; requere energias e aptidões maiores do que os colegas de profissão que trabalham em terra.

Por tanto de acordo com o Conselho de Ministros e por proposta do Ministro do Trabalho Sanidade e Previdência, decreta-se o seguinte:

1.º — Os navios estrangeiros autorizados a transportar emigrantes, quando transportem menos de 200 emigrantes espanhóis, homens ou mulheres, deverão embarcar um creado espanhol, por cada 15 ou fracção. Independentemente deverá embarcar uma creada, se o número de mulheres ou menores de 8 anos não for superior a 50; duas creadas quando não exceda a 100; e 4 quando seja superior a 200.

Embarcam também um ajudante de cozinha quando transporta até 100 emigrantes; 2 quando o número alcance 101 a 500 e três quando exceda este número.

2.º — Para o embarque do pessoal sanitário e câmara, as inspecções dos portos habilitados, aplicarão as normas que vêm regendo para o porto de Vigo, estabelecidas de acordo com os Sindicatos operários do citado pessoal, fixados naquele porto.

3.º — Os ordenados que actualmente recebe o dito pessoal serão aumentados em uma peseta diária, a qual se destina à organização do seguro de velhice, conforme o disposto na Lei de Reforma Operária, vigente.

A Sub-Direcção Geral de Emigração, de acordo com o Instituto Nacional de Previdência, estudarão a forma de legalisar este artigo 3.º.

Dado em Madrid, aos 9 de Maio de 1936.

Escala de Navios

PARA O NORTE:

Dias	Vapores	Cais
10	— Madrid	Alcantara Lisboa
13	— Almanzorra	" "
13	— Anselm	Rocha "
14	— H. Monarch	" "
14	— Vulcania	" "
17	— Cap. Norte	Alcantara "
19	— Asturias	" "
21	— Eubee	Rocha "
22	— Cap Arcona	Alcantara "
26	— H. Chieftain	Rocha "
30	— Massilia	" "