

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.º
TELEFONE 28605

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

Ainda o decreto espanhol

Nos comentários que fizemos no nosso último número sobre o recente decreto ultimamente publicado em Espanha, artigo que foi muito aplaudido, dissémos a certa altura que a lei de emigração espanhola não obrigava a matrícula do cosinheiro.

Melhor informados sabemos que de facto é obrigatória a inclusão de um cosinheiro para qualquer número de passageiros, o que vem reforçar ainda mais a nossa opinião.

A rectificação fica feita com a lealdade que nos caracteriza.

Os livros da biblioteca

No nosso último número pedimos aos associados, em nome da direcção que entregassem logo após a leitura, os livros que têm em seu poder, afim de facilitar o empréstimo a outros.

Mais uma vez fazemos essa recomendação, acrescida com a preocupação de que serão responsáveis pelo pagamento das obras, aqueles dos camaradas que as devolvam enxovalhadas ou com as encadernações estragadas.

Resumos de caixa

Damos hoje à estampa os resumos do movimento de caixa, do Sindicato, Caixa de auxílio e Jornal, pelos quais os associados poderão verificar a situação económica destes organismos durante aquele mês.

Do saldo da Caixa de auxílio apenas se encontrava em poder do Tesoureiro Esc. 581\$10, pois que os restantes Esc. 15.000\$00 se encontram depositados na Caixa Geral de Depósitos, conforme caderneta que está à disposição de todos os camaradas que queiram verificar.

Assembleia Geral

Chamamos a atenção dos nossos camaradas para o artigo que noutro lugar publicamos sobre a matéria que se vai discutir na próxima assembleia geral da classe.

Tal matéria expressa o critério da direcção previamente assente em reunião, pelo que tal artigo representa o sentir da mesma e como tal deve ser tomado o que aliás acontece a todos os nossos escritos não assinados.

Médicos-Inspectores

Com a autoridade que nos dá a publicação de cinco números, no texto dos quais demos já suficientes provas de uma orientação sã e leal, impregnada de ardoroso desejo de bem servir, sem atropelos nem excessos, vamos abordar neste local de honra, um assunto que desde o primeiro número nos está no bico da pena. Trata-se dos Ex.^{mos} Médicos Inspectores que executam seus serviços a bordo.

A estes nossos superiores presta este modesto mensário sincera homenagem, e dela lhes tem dado sobejas provas.

Como subordinados que somos, sabemos os limites que nos impõe a diferença de categoria, e sem nos afastarmos deles permitimo-nos abordar considerações que talvez possam desagradar lhes, mas que são absolutamente justas e ditas com elevação suficiente para que não sejam tomadas por ofensivas.

A missão do médico inspector de assistência ao emigrante é daquelas que enobrecem e dignificam um homem, que sabe conscienciosamente que na terra tem o dever de ajudar e amparar o seu irmão de raça.

O médico inspector a bordo personifica, como chefe executor e defensor da Lei Portuguesa, a pátria distante que não quer deixar seus filhos ao desamparo. Como representante mais alto, quer pela categoria oficial, quer pela profissional, é ele, para o emigrante, Portugal acolhedor e protector, que vela pela sua vida de bordo com o carinho de um pai.

Para com as autoridades de bordo, o médico inspector encarna a austeridade das nossas leis, o humano conceito da nossa protecção ao pátrio que abandona ou regressa à Pátria, conceito que a todos merece respeito pela nobreza das intenções que exprime.

Para com o pessoal seu subordinado, as responsabilidades do médico inspector não são menores. Ele deve dar com a sua conduta o exemplo do carinho e interesse pelo emigrante. Deverá ditar a lei, interpretá-la e fazê-la cumprir sem esperar que a apontem ou dela lhe dêem conhecimento.

O médico inspector é, em suma uma figura venerável, de responsabilidades gigantescas sobre os seus ombros, e é preciso que moral e profissionalmente esteja à altura delas.

O Jornal «O Assistente ao Emigrante», é um humilde portavoz dum classe que aspira a dignificar-se.

Como órgão da imprensa tem também as suas aspirações, a maior das quais era a de contribuir com a sua cota de esforço para o engrandecimento do nosso Portugal renascido.

Os Srs. médicos inspectores pela sua categoria e competência, estão melhor apetrechados para fornecer sugestões ou discutir pontos de técnica que tendam à melhoria dos serviços de assistência ao emigrante, — uma obra que quanto mais perfeita fôr mais honra Portugal.

Estas colunas estão-lhes abertas de par em par, para dar honrosa guarida a essa colaboração preciosa.

Ela que venha.

Ela que venha, ao menos para nos confirmar que há quem tenha por estes serviços não apenas o interesse do ordenado, mas o calor e entusiasmo com que se desempenha uma profissão que implica com o bom nome do nosso Império.

Ela que venha!

Reivindicação que se esqueece

Dissemos no nosso último número aqui, neste mesmo local, que alguns camaradas enfermeiros não têm, por vezes, feito valer junto de quem de direito as instruções dadas aos Ex.^{mos} médicos inspectores, para que lhes sejam dados alojamentos e comida de 2.ª classe, quando o navio a tenha, ou os da classe imediatamente superior à 3.ª, quando não tenham 2.ª.

Tal éco foi feito por sugestão de um camarada que nos merece toda a estima, e porque reconhecemos ser uma reclamação justa.

Continuamos a saber que alguns enfermeiros preferem comer na 3.ª classe, esquecendo as suas prerrogativas, pondo as entidades de bordo em costumes maus, e colocando mal aqueles que um dia exigem apenas o tratamento que as determinações superiores lhes dão direito.

Isto é lamentável.

Para mais exacto conhecimento, transvemos a seguir o texto da circular que foi comunicada ao Ex.^{mo} Médico-Inspector e por este transmitida a quem de direito:

Inspeção Geral dos Serviços de Emigração.

Officio n.º 20 — Livro n.º 5.

Lisboa, 8 de Janeiro de 1932.

Ao Sr. Médico-Inspector, etc. etc.

- 1.º —
- 2.º — Que em navios onde não haja 2.ª classe, os enfermeiros terão direito a acomodações e alimentos correspondentes à classe imediatamente superior;
- 3.º — Que, seja como fôr, nunca o pessoal de assistência, a quem compete 2.ª classe, poderá comer à mesa dos emigrantes;
- 4.º — Que da alimentação de todo o pessoal de assistência, faz parte o vinho.

O Inspector Geral

(a) João Duarte Silva

Este número foi visado pela Comissão de Censura

Embarques fóra do Decreto

Como a direcção propõe a resolução deste assunto na próxima assembleia do dia 10

Esta questão dos embarques de pessoal por fora do decreto tem levantado uma coléuna que atinge proporções de grande vulto.

Ela tem já dado causa a polémicas violentas dentro da nossa sede, as quais a direcção não tem posto ponto final com a energia que merecia, por falta de um critério que tenha obtido a sanção de uma reunião superior — a da assembleia geral.

O nosso jornal já no seu 3.º número abordou largamente o assunto e expendeu nessa altura doutrina muito aceitável — pelo menos a única que melhor se adaptava às circunstâncias extremamente difíceis que esta questão criou.

Houve quem concordasse, houve quem discordasse, e até houve quem não concordasse nem discordasse, tão egoisticamente agarrado a áncia de apenas conhecer o que lhe trás interesses.

Como agora, as considerações que fizemos então, expressavam o critério directivo, mas não foram postas em execução, pelas razões já apontadas — a falta de sanção da assembleia geral.

Um pouco de história

Os embarques por fora do decreto foram solicitados há muito tempo pela direcção junto das agências, no louvável intuito de arranjar trabalho, movimentando a escala.

Estava-se, ao tempo, com uma estadia em terra de 60 a 70 dias, em média. O facto da recente transformação dos serviços, punha nas agências ressentimentos e suspeições, que a direcção daquela época teve que vencer com grande esforço.

Os primeiros embarques por fora, foram recebidos com alegria pelos associados e poucos os recusaram. Assim se foram habituando os barcos a matricular em Portugal pessoal para serviços extraordinário, usando para comosco de uma preferência merecida, a qual o pessoal correspondia desempenhando a sua missão com pleno contentor.

Obrigatoriedade

Porque não foi tornado obrigatório o embarque de creados por fora do decreto? Acaso uma escala de trabalho não é uma relação de indivíduos aptos para trabalhar e que apenas para este fim ali se inscrevem?

A direcção ponderou isto, mas não quiz tornar obrigatório esse embarque, ainda mesmo porque o indivíduo embora não recu-

sando embarcar, procederia a bordo de forma a tornar-se indesejável e aniquilaria assim o trabalho de tanto tempo.

De resto, sem a sanção da assembleia geral, o sócio apenas é obrigado a matricular ao abrigo do decreto, pelo que a obrigatoriedade a estabelecer, além de improficua, como ficou demonstrado, era ilegal.

Ficou, pois, facultativo o embarque por fora do decreto, a título de experiência.

Pantrymens

Os denodados esforços feitos para arranjar mais trabalho que pudesse beneficiar todos, trouxe como triste consequência uma série de casos lastimáveis, demonstrativos de quanto egoísmo o homem é capaz para arranjar uma situação.

Entre os lugares por fora do decreto que se conseguiram arranjar, figuram os *pantrymens*.

Estes cargos eram, a bordo dos navios, quasi que exclusivamente desempenhados por espanhóis, e constituem uma especialidade, para que nem todos servem. Teem até mesmo um ordenado de mais uma libra e 5 shillings.

Ora os mestres de salão prontificaram-se a anuir aos pedidos da direcção desde que para *pantrymen* lhe fôsse distribuido, em todas as viagens, determinado consócio. Caso contrário meteria pessoal em Espanha.

A direcção, muito racionalmente pensava em satisfazer estes pedidos chamando o *criado-pantrymen* que se encontrasse em número mais inferior na escala, e assim não dava motivo a queixas.

Porém, dadas as condições postas pelos mestres de salão, ficou-se entre o dilema: satisfazer a requisição do homem designado (que sairia da escala, beneficiando todos os outros) ou não satisfazer a requisição naquelas condições, e não se beneficiaria ninguém. A direcção optou pelo primeiro caso: consentiu no embarque de um homem certo para *pantrymen* em determinado barco.

Consequências más

Esta orientação trouxe más consequências. Junto com o *pantrymen* (em português copeiro) embarcaram criados para serviços diversos, etc., mas esses não eram certos no barco porque as suas funções não constituem uma especialidade.

Foi então que começaram surgindo no Sindicato requisições

com indicação de este e aquele individuo, e não apenas para *pantrymen*, sinal evidente e certo de que essas requisições eram obra dos próprios requisitados, fruto da pedincha vergonhosa, aquela pedincha rastejante e humilhadora.

De aqui começaram a gerar-se incidentes vários; alguns justos, outros edificantes e sem razão, mas todos necessitando urgente e enérgica resolução.

E foi o que se fez.

Soluções

Após várias reuniões, ouvida a opinião de quasi todos os corpos gerentes e ainda a de alguns camaradas que pelo seu critério mereceram ser escutados, foi deliberado levar à assembleia geral, que a direcção pediu para ser convocada no próximo dia 10, uma proposta pouco mais ou menos concebida nestes termos:

a) — Reconhecendo-se a necessidade de se continuar a fornecer pessoal por fora do decreto, visto que assim se facilita maior movimento à escala de trabalho do pessoal de camaras, e consequentemente maior número de embarques;

b) — Reconhecendo a necessidade de, ao atender estas requisições, agir de forma a distribuir o trabalho equitativamente por todos os que o queiram ter;

c) — Reconhecendo-se ainda à necessidade de oferecer às agências e aos dirigentes de bordo as garantias indispensáveis, de competência e zelo profissional, garantias que o Sindicato tem de prestar sob sua responsabilidade;

d) — Atendendo a que o regime facultativo até hoje usado, trás complicações que só à hora das requisições aparecem, e que quasi sempre são impossíveis de resolver.

Proposta

A direcção do Sindicato propõe a Assembleia Geral:

1.º — Que seja imediatamente aberta na sede uma inscrição para os associados que desejem embarcar por fora do decreto, nas categorias — de cozinheiros, ajudantes de cozinha, *pantrymen* e serviços diversos.

2.º — Cada uma destas categorias tem uma lista de inscrição especial, e o associado apenas se pode inscrever numa delas;

3.º — Esta inscrição começa imediatamente após a aprovação desta proposta e encerra-se 60 dias depois;

4.º — Com os inscritos em cada uma dessas listas se formarão quatro escalas internas onde inicialmente, os sócios serão colocados pela sua ordem na escala geral oficial.

5.º — O sócio pode desistir de pertencer a qualquer destas escalas, mas dela só será cortado 30 dias depois da data da sua participação por escrito, à direcção. Igualmente as transferências são permitidas, mas a inclusão na escala requerida far-se-há também 30 dias após a data do pedido, por escrito, à direcção.

6.º — A movimentação destas escalas internas será feita de forma identica a da escala geral oficial. O sócio entrará na altura do desembarque em ambas as escalas (oficial e interna) e sairá também de ambas quando embarque por uma delas.

7.º — O sócio inscrito em qualquer das quatro categorias de escalas internas, não pode recusar embarcar por fora do decreto quando haja de satisfazer-se uma requisição de pessoal dessa categoria, seja qual for o motivo alegado excepto doença que tem de comprovar.

8.º — Em caso de recusa ou falta de comparência fica a direcção autorizada a aplicar ao sócio em falta, a pena mínima de suspensão de todos os seus direitos por 90 dias, a contar da data em que chegar a número um na escala geral oficial. Em caso de reincidência será excluido.

Estas penas podem ser applicadas logo que se verifique a falta ainda que a direcção na sua maioria não se encontre em terra.

9.º — A direcção logo que as citadas escalas se encontrem com número suficiente, officiará às sedes das companhias que habitualmente requisitam pessoal por fora do decreto, e comunicarlhes-há que não satisfará qualquer pedido indicando determinado associado para embarcar por fora, mas que substituirá o requisitado por outro, sobre o qual toma inteira responsabilidade profissional.

10.º — A Direcção intensificará as suas diligências para que as companhias matriculem em Portugal todo o pessoal por fora do decreto.

11.º — Nas requisições de cozinheiros, serão sempre preferidos os que, estando na escala interna, não façam parte, como criados, da escala oficial geral.

12.º — Em tudo o mais aqui não previsto a Direcção decidirá sob sua responsabilidade, e apenas recorrerá à Assembleia Geral quando o entender.

(Continúa na 4.ª pág.)

CONDUTA A BORDO

OS NOSSOS DEVERES

Catálogo da

Biblioteca do Sindicato

Impuz à minha consciência focar um assunto de grande interesse para todos os camaradas.

Desejo neste artigo demonstrar que alguns há que não fazem uso da moral e disciplina que nos está indicada pelas funções que ocupamos a bordo.

Estas referências são agora dirigidas aos camaradas do sexo masculino, que não acatam e não aceitam de bom agrado, as preleções feitas pelos dirigentes do nosso Sindicato, e de camaradas que nos têm ajudado na missão que empreendemos de Pró-Moral. Julgam alguns que o tempo actual é como no tempo em que não havia ordem nos serviços que exercemos. Alguns há que usam a bordo vocabulário impróprio de homens e por vezes esquecendo a missão que os leva para bordo, tornando-se irrequietos e perturbadores da boa camaradagem.

É lamentável que na classe exista quem por meio da mentira e da calúnia tente menosprezar não só o próprio Presidente da Direcção como os seus componentes Directivos; quando estes membros têm sabido manter com dignidade e orgulho o bom nome do Sindicato.

Poucos são os que compreendem quais os esforços morais e materiais que acarreta às pessoas que têm à sua responsabilidade a Direcção de um Sindicato, o que acontece em especial ao camarada Presidente. É bom para que nos possamos orgulhar da nossa missão que esses camaradas a que me refiro, em lugar de nos atacarem nos ajudem na nossa missão para o bem comum de todos.

Sejamos camaradas, homens disciplinados e moralistas para que a grandeza do nosso Sindicato seja uma realidade.

Artur José Pereira

SINDICATO

Movimento de caixa do mez de Junho de 1936

CONTAS	DÉBITO
Saldo anterior	1.383\$65
Cotas	1.580\$00
Rendas	300\$00
Telefone	5\$00
Total	3.268\$65
CONTAS	CRÉDITO
Rendas	469\$30
Despezas Gerais	195\$15
Expediente	20\$30
Biblioteca	180\$00
Utensilios	12\$00
Caixa Geral de Depósitos	500\$00
Empregados	290\$00
	1.667\$75
Saldo para Julho	1.600\$90
Total	3.268\$65

Ao escrever estas linhas faço-o na boa intenção, de que os camaradas que as lerem, alguma coisa poderam aproveitar, que é conhecer os nossos deveres, para saber quais são os nossos direitos.

Vem isto a propósito, da forma como alguns dos nossos camaradas, pensam, que ser o primeiro a matricular para um barco que transporte emigrantes, lhe confere o direito a determinados serviços.

Ora o facto de se estar na escala de embarque, em número um ou dois, não quer dizer que esse individuo, deve ser o preferido para este ou aquê serviço a bordo, porque o motivo de se estar no primeiro lugar na escala de embarque, não obriga que seja o individuo melhor habilitado a desempenhar determinada função.

A escala de trabalho, e consequentemente, o seu funcionamento perfeito, só tem validade dentro do Sindicato, para efeitos de distribuição equitativa do trabalho que há, por todos os associados, de maneira a que todos possam angariar o pão seu e de suas famílias, sem pedidos nem vexames a que estavamos sujeitos antes da organização do Sindicato, o que pudemos agradecer ao Estado Novo Corporativo.

Será erro grave queremos seguir o critério dos camaradas

espanhois. Deixemos o deles e sigamos o nosso, e estaremos dentro do bom caminho.

Em nossa opinião, só ao chefe de serviço compete, distribuir o trabalho pelos creados, e creadas, de maneira a que o serviço seja bem feito, e os emigrantes bem servidos, pois só assim se compreende a nossa missão.

É o chefe de serviço a pessoa competente e responsável pelo trabalho que nós fazemos, responsável perante as autoridades de bordo, e também perante o nosso chefe que é o médico inspector e representante do governo português.

Em resumo, em meu entender e até que, me provém o contrário, a escala e o lugar que os sindicatos nela ocupam, desaparece a partir do momento da apresentação do pessoal a bordo.

Ali formamos apenas uma equipe de Assistência ao Emigrante, com direitos absolutamente iguais dentro das nossas categorias, sem deferenciações de lugares de escala, lugares, que, aliás, deixamos de ter quando dela saímos.

E porque assim é, acho ridiculas e pouco sensatas as exigências feitas a bordo, por alguns meus colegas, com base no facto da sua colocação na escala.

BERNARDINO DOS SANTOS

Escala de Navios

PARA O SUL:

Dias	Vapores	Gais	
4	H. Pricesse	Alcantara .	Lisboa
6	General S. Martin	"	Toca no Porto
6	Lipari	Rocha	Toca no Porto
11	Vulcania	"	"
11	Alcantara	Alcantara .	"
11	Hilari	"	Toca no Porto
19	Higland Brigade	"	Toca no Porto
24	Belle Isle	"	Toca no Porto
25	Almazorra	"	"
27	Saturnia	Rocha	"
27	General Osório	Alcantara .	Toca no Porto

JORNAL

CAIXA DE AUXILIO

Resumo do movimento de caixa em Junho 1936

Movimento de Caixa em Junho de 1936

CONTAS	DÉBITO
Saldo anterior	684\$00
Cotas	310\$00
Total	994\$00
CONTAS	CRÉDITO
Tipografia	180\$00
Despezas Gerais	10\$00
Redacção	75\$00
	265\$00
Saldo para Julho	729\$00
Total	994\$00

CONTAS	DÉBITO
Saldo anterior	14.371\$70
Cotas	1.441\$40
Total	15.816\$10
CONTAS	CRÉDITO
Rendas	150\$00
Expediente	35\$00
Empregados	50\$00
	235\$00
Saldo para Julho	15.581\$10
Total	15.816\$10

- 83 — Os habitantes dos outros mundos — C. Flamarion.
- 84 — Maria a fada do bosque — Lorenzo Gualtieri — 1.º volume.
- 85 — Idem — 2.º volume.
- 86 — A mãe dos desamparados — Perez Escrich.
- 87 — Os Lusitãos — João Barros.
- 88 — Educação Social — Celso Kelly.
- 89 — O Capital — Carl Marx.
- 90 — Vida e Universo e outros ensaios — Dr. André Dreyfus.
- 91 — A Psicologia das Multidões — Gustavo Le Bon.
- 92 — A Honra da Marquiza — Charles Deslys.
- 93 — Legislação sobre o horario do trabalho — Augusto Costa.
- 94 — O ladrão de mulheres — Conan Doyle.
- 95 — O Cozinheiro dos Cozinheiros.
- 96 — A Alemanha atacará em... — Jean Bordanne.
- 97 — O Paraíso das Mulheres — Blasco Ibanez.
- 98 — Legislação Emigracion.
- 99 — Boletim dos Organismos Economicos.
- 100 — O Bezerro d'Ouro — Frederico.
- 101 — Dicionário de Candido Figueiredo.
- 102 — Dicionário Portuguez — Inglez.
- 103 — Nudismo.
- 104 — Factos e Principios Corporativos — Augusto da Costa.
- 105 — Rosa do Adro.
- 106 — A Selva — Ferreira de Castro.
- 107 — A Epopeia do Trabalho.
- 108 — O Noventa e trez — Victor Hugo.
- 109 — Os Irmãos Leme — Paulo Setubal.
- 110 — A Jovem Alemã Quere Trabalho.
- 111 — Filha Adoptiva.
- 112 — Oiro de Cuibá.
- 113 — Memórias de um médico 1.º vol. — Alexandre Dumas.
- 114 — Cesto de roupa suja — Ramiro Gonçalves.
- 115 — 28 de Maio — Ed. da U. N.
- 116 — Ruínas — Dr. Jorge de Castro.
- 117 — Promessas — Dr. Jorge de Castro.
- 118 — A Cruz de Guerra — Dr. Jorge de Castro.
- 119 — Prosa — Cruz e Souza.
- 120 — Meu Brasil — Catulo Cearense.
- 121 — Durval de Moraes — Jackson de Figueiredo.
- 122 — Nossa Independência — Lemos Brito.
- 123 — Obras de Gregório de Matos.
- 124 — O Suave convívio — Andrade Muricy.
- 125 — Primeiras Letras.
- 126 — Antonio Nobre — Visconde Villa Moura.
- 127 — Antonio Nobre.
- 128 — Arte de ser Português.
- 129 — Saudade portuguesa.
- 130 — Laureid insígnas.
- 131 — Uma página de amor — Mantegaza.
- 132 — O Ermitão de Muquem — B. Guimarães.
- 133 — Favorita do Madhi — E. Salgari.
- 134 — Emigrantes — Ferreira de Castro.
- 135 — Preseverança — Simão Laboreiro.
- 136 — Volupia que salva — T. Noronha.
- 137 — Adosinda — Garret.

A PÊLO

Há na classe um camarada que há meses sofre de uma doença renitente. Este colega esgotou já o limite de subsidio na Caixa de Auxilios e de há muito atravessa necessidades que os auxilios recebidos de um ou outro colega não consegue evitar.

Está na sede aberta uma subscrição a favor desse camarada e esperamos da generosidade dos nossos associados que ela atinja uma importância razoável.

EMIGRAÇÃO EM BARCOS BRASILEIROS

Uma reivindicação que se impõe

O problema da emigração portuguesa para o Brasil, através da navegação brasileira tem preocupado seriamente a nossa classe, e tem sido objecto de algumas exposições às entidades oficiais. Infelizmente, o assunto não tem obtido solução satisfatória, apesar de termos recebido sempre um cordeal assentimento às nossas petições.

Vamos hoje aborda-lo novamente, através deste mensário.

Amamos o Brasil e continuamos a ama-lo, como nação amiga, e alegramo-nos com o seu progresso não apenas por mero formalismo, mas porque bem de perto temos sentido os fraternais laços que o liga a Portugal.

No Brasil, em todos os seus portos temo-nos sentido como em nossa Pátria. Não nos movem, pois, quaisquer malevolos pensamentos, mas apenas o desejo de garantir o melhor possível o nosso pão, sem exigir senão apenas o que legitimamente nos deveria ser dado.

Razões da preferência

Dois barcos por mês partem de Lisboa sempre repletos de emigrantes portugueses. Alguns chegam a transportar 200 a 300 passageiros de 3.ª classe, podendo afirmar-se que o grosso da emigração se faz por intermédio dos barcos brasileiros.

São diversas as razões desta preferência mas a maior delas resalta no menor preço da passagem e nas facilidades prometidas ao ingresso no Brasil, facilidades que as autoridades brasileiras dão ao desembarque de passageiros transportados pelos seus navios, e que não concedem aos outros.

Vejamos, por exemplo, o preço das passagens:

Alemães (tipo Madrid e Gerais)	Esc. 1.350\$00
Cap. Arcona	» 1.510\$00
Montes	» 1.570\$00
Inglêses: Higlands	Esc. 1.350\$00
Alcantara e Asturias	» 1.510\$00
Franceses: 1.350\$00	
Brasileiros: 1.300\$00	

Verifica-se que a passagem mais barata é a dos brasileiros, e comquanto a diferença para as de alguns ingleses e franceses seja de Esc. 50\$00 apenas, ela é já uma razão de preferência para o provinciano que emigra.

A lei brasileira considera emigrante o português que pela primeira vez entre no território. Para este é necessária uma carta de chamada, e esta só é concedida para trabalhadores que se destinem à agricultura. Os outros, podem regressar dentro do prazo de um ano, contado da

data da sua saída do território brasileiro.

Quer no consulado em Lisboa, quer nas autoridades no Brasil, desde que o emigrante seja transportado em navios da nacionalidade atenuam, na medida possível, os rigores das leis.

A qualidade dos barcos

Os barcos brasileiros são do

pior possível em acomodações para os passageiros de 3.ª classe. Qualquer das terceiras dos navios das outras nacionalidades são de longe superiores às dos melhores navios brasileiros. Acresce ainda a esta circunstância a da demora da viagem. Os navios brasileiros desenvolvem um andamento, muito menor ao de qualquer outro empregado nesta linha.

Apesar destes inconvenientes o emigrante português enche os barcos brasileiros. Porquê?

A dança das comissões

Há uma razão que explica. Toda a gente sabe que os agentes de passagens e passaportes são os indivíduos que distribuem pelas agências os passageiros que arranjam. Sobre as passagens que angariam auferem uma comissão, e, como é natural, na agência que melhor comissão dá é nessa que colocam o passageiro, salvo quando este impõe o seu embarque em determinado navio, o que raramente acontece com o emigrante da provincia.

Entre as agências das companhias estrangeiras existe uma concorrência enorme nas comissões a dar aos agentes. Actualmente, parece, está estabelecido um acordo, fixando a comissão em Esc. 150\$00 por cada passagem, mas é muito possível que se volte ao tempo antigo em que as comissões variavam de um dia para o outro, e muito possível é também que apesar do acordo, as agências, particularmente, dêem qualquer importância a mais, de comissão.

Ora os agentes dos navios brasileiros, foram sempre os que maior comissão distribuíram aos agentes, de passagens e assim se explica a razão porque se enchem, não obstante a pobreza das acomodações, etc.

A protecção portuguesa à navegação brasileira

Há muitos anos volvidos os barcos brasileiros matriculavam pessoal de assistência, como qualquer outro navio estrangeiro. Quando, porém, a Companhia Nacional de Navegação estabeleceu uma carreira para o Brasil, foram pedidas à nação irmã facilidades para a nossa navegação, e em troca foram oferecidas outras, entre as quais a de não matricular pessoal de assistência, considerando-o em igualdade de circunstâncias à da navegação nacional.

A nossa carreira deixou de existir, há muitos anos, mas os navios brasileiros continuaram a usufruir as regalias que lhes foram concedidas, sem que obtenhemos a nossa cota parte de compensação.

Assim, sem a obrigação de matricular pessoal português de assistência, o que já é uma economia grande, e com uma passagem de custo inferior, fácil é aos agentes dos navios brasileiros bater a navegação dos outros países, e esta é, precisamente, a que dá trabalho à nossa classe.

(No próximo número continuaremos)

Assembleia Geral

CONVOCAÇÃO

A pedido da Direcção, e de acordo com o artigo 41.º dos Estatutos e artigo 15.º do Regulamento, convoco a Assembleia Geral Extraordinária para o dia 10 próximo, pelas 14 horas, afim de se tomar deliberações definitivas sobre os embarques por fóra do Decreto.

Lisboa, 5 de Julho de 1936.

Pelo Vice-Presidente da Mesa

Arnaldo Custódio

1.º SECRETÁRIO

Escala de Navios

PARA O NORTE:

Dias	Vapores	Cais	
6	— General Osório	Alcantara	Lisboa
8	— Almazorra	Rocha	"
9	— Highland Patriot	Alcantara	"
11	— Anselm	Rocha	"
14	— Asturias	Alcantara	"
18	— Formose	Enterposto Colonial	"
20	— Madrid	Rocha	"
20	— Cap Arcona	Alcantara	"
23	— Highland Monarch	Rocha	"
28	— Vulcania	"	"
29	— Cap Norte	Alcantara	"

Embarques fóra do Decreto

(Continuação da 2.ª pág.)

Aclarações prévias

Incumbe-nos o dever de esclarecer a doutrina desta proposta, para que os sindicatos saibam o que vão discutir na assembleia no dia 10.

Exemplifiquemos: o sindicato A. inscreve-se para embarcar por fóra do decreto, na categoria "Serviços diversos". Colocado nesta escala por ordem de antiguidade, coube-lhe, por hipótese o n.º 5. Na escala oficial tem o n.º 20. Pode acontecer que embarque pela lei e neste caso quando for riscado na escala oficial se-lo-há também na escala interna de "Serviços diversos".

Quando regressar de viagem entrará em ambas, em último como não pode deixar de ser.

Doutra forma: Pode estar em n.º 20 na escala oficial e em n.º 5 na interna; se as requisições de pessoal por fóra o abrangem primeiro, embarcará pela escala interna e sairá também da

oficial, seja qual for o número que nela tenha.

Parece que os inscritos em qualquer das escalas internas fica com mais probabilidades de embarque os outros, e de facto assim é, mas esta vantagem todos a podem obter, inscrevendo-se.

Para melhor regularidade no movimento, a direcção assenta no critério de retirar das escalas primeiro o pessoal pela Lei e depois dêste o que matricula por fora.

A assembleia geral

Como se depreende por este largo relato, na próxima assembleia no dia 10, cuja convocação publicamos noutro lado, vai discutir-se um problema importante para a classe.

Faltar a essa reunião é uma deserção inqualificável, de que não julgamos capazes os nossos sindicatos.

Por isso esperamos a presença de todos.