REPÚBLICA PORTUGUESA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 233

Senhores Deputados. — As fases do último conflito ferroviário e a posição que perante êle marcou o Govêrno actual, com o apoio do Parlamento e da opinião pública, são do vosso inteiro conhecimento.

A greve declarou-se, precisamente, no momento em que o gabinete da presidência do Sr. Sá Cardoso tomava posse e procurava conhecer o estado da questão, a fim de estudar a melhor e mais rápida forma de se solucionarem as reclamações dos agentes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que levaram bem longe a intransigência, depois de se ter constatado, pelas suas próprias declarações, que a greve foi precipitada por alguns provocadores.

Ao cabo de dois longos meses, quando a economia do país já tinha sofrido graves prejùízos, alguns dêles irremediáveis, terminou êsse conflito em que, por vezes, se registaram actos de *sabotage*, absolutamente condenáveis, e da responsabilidade dalguns dos grevistas. O Govêrno, é necessário frisá-lo, contribuíu poderosamente para que os ferroviários regressassem aos seus lugares, afagando asperezas, adoçando situações, por se tratar duma classe que, na sua grande maioria, e em mais dum transe difícil, demonstrara uma invulgar dedicação pelo regime republicano. Em todos os momentos, mesmo naqueles em que a questão atingia a maior acuìdade, não cessou de afirmar que mantinha o compromisso solene, feito perante o Parlamento, de que serviria de intermediário nos interêsses em jôgo, acentuando até que estava disposto, desde que os ferroviários regressassem ao serviço, a provocar qualquer medida legislativa tendente a resolver o conflito e em termos compatíveis com as necessidades do público e o estado financeiro da companhia.

Retomado o trabalho em 3 de Setembro último, encetaram-se as negociações, conseguindo-se que a Companhia Portuguesa encorporasse nos vencimentos a antiga subvenção, emquanto subsistir a sobretaxa de 57 por cento, e pusesse em execução as *concessões de carácter geral e ao pessoal dos escritórios* a que se refere o seu ofício de 26 de Setembro último, dirigido à Presidência do Ministério, ficando pendente a satisfação dalgumas solicitações do pessoal, constantes da nota anexa e reputadas pelo Govêrno justas e legítimas, as quais representam um encargo de 200 contos, aproximadamente, que a Companhia não suporta nas actuais circunstâncias.

Nesse ofício, ela afirma mal ter tido tempo de estudar o assunto, sendo portanto precipitada a sua deliberação, só se justificando pela necessidade que lhe foi referida de se resolverem dificuldades graves e urgentes, e que às imposições do Govêrno de 1918 se virão juntar as que derivam da regulamentação das *horas de trabalho*, isto é, fica dependente do Estado a satisfação daquelas solicitações, a êste se exigindo ainda os fundos necessários para se poder respeitar, sem prejuízo do público, a obrigatoriedade daquele diploma.

De facto, é fora de dúvida que o serviço ferroviário mais se perturbará ainda pela redução do horário de trabalho, desde que se não aumente o número de agentes, mas convenientemente instruídos, avolumando-se as dificuldades já existentes, derivadas da falta de renovação do material e da exigùidade dalgu-

mas das estações da maior importância. Ora a Companhia encontra-se numa situação de manifesto desequilíbrio financeiro, em parte provocado pelas exigências do Govêrno de 1918, pela elevação de vencimentos e salários, desvalorização da moeda, carência de material durante o período da Grande Guerra e pelo elevado custo do combustível, factores estes que afectaram consideràvelmente o seu tráfego, que difícilmente se restabelecerá, desde que se mantenha a actual sobretaxa e se não diminua o *deficit* do material rolante, visto em nossa opinião estar absolutamente prejudicado o recurso a novo aumento de sobretaxas, que, de resto, não pode exceder determinados limites, e ao qual devemos preferir a modificação racional do actual sistema tarifário. Depois, a eternizar-se semelhante estado de cousas e não se adaptando a limitação do horário às necessidades técnicas e económicas desta indústria de transportes, será quási impossível, durante um largo período, impedir novo e perturbador encarecimento da vida, pois as matérias primas e os géneros alimentícios chegarão aos centros consumidores muito mais caros e com mais dificuldades.

Poder-se há afirmar, é certo, que o Estado não deve suportar um encargo de 200 contos, nem lhe incumbe defender da falência qualquer organismo industrial ou comercial, mas lícito é objectar que, preconizando-se, de há muito, o resgate das concessões da Companhia Portuguesa, como fazendo parte dum conjunto de medidas de que depende a reconstituição económica e financeira do país, não pode o Poder Executivo limitar-se à simples função de mantenedor da ordem pública, desinteressando-se do futuro duma companhia que explora uma rêde de que dependem, exclusivamente, quási todas as outras, e da qual era já um dos principais obrigacionistas e, hoje, o seu maior accionista, mercê dum processo talvez defensável em princípio, mas absolutamente criminoso na efectivação. É de notar também que, entre as solicitações do pessoal, avultam as que se referem a equiparação de vencimentos em serviço análogos ou da mesma responsabilidade, abonos por deslocação, gratificações de exercício e diuturnidades, rubricas estas de há muito estabelecidas na nossa legislação. Assim, ponderando devidamente as razões invocadas pelo Govêrno e os documentos submetidos à sua apreciação, e não podendo negar-se a qualidade patronal do Estado, referentemente à Companhia Portuguesa, é a comissão de caminhos de ferro de parecer que a proposta de lei n.º 186-L merece a vossa aprovação, convindo, porêm, que, sem demora, se estude o problema da limitação das horas de trabalho, na parte referente a caminhos de ferro, por forma a não se afectar ainda mais a economia do país, pois que o Estado em hipótese alguma se deve colocar na contingência de subsidiar a Companhia Portuguesa por tal motivo, o que o obrigaria a proceder por idêntica maneira com as restantes Companhias, pois que nem mesmo a qualidade patronal poderia invocar, com justiça, para se eximir ao encargo.

Sala das Sessões, 31 de Outubro de 1919.

Tomás de Sousa Rosa.
Godinho Amaral.
Jaime Sousa.
Vasco de Vasconcelos (com declarações).
Vergílio Costa (com declarações).
António Maria da Silva, presidente e relator.

Senhores Deputados.—A vossa comissão de finanças, apreciando cuidadosamente a proposta de lei n.º 186-L, da iniciativa dos ilustres Presidente do Ministério e Ministros das Finanças e Comércio, vem apresentar-vos o resultado do seu estudo.

O parecer da comissão de caminhos de

ferro, de que é relator o Sr. António Maria da Silva, é suficientemente elucidativo, não sendo preciso, por isso, mais desenvolvidas considerações, por parte desta comissão.

E como a presente proposta foi apresentada para satisfazer compromissos tomados pelo Poder Executivo durante a última greve, que perturbou sensívelmente toda a vida nacional, é a vossa comissão de finanças de parecer que ela merece a vossa aprovação, desde que ao artigo 1.º se acrescente o seguinte parágrafo:

§ único. A data do reembôlso da quantia a que se refere o presente artigo será fixada entre o Govêrno e a Companhia, ouvido o respectivo Comissário do Govêrno.

Sala das Sessões, em 6 de Novembro da 1919.

António Fonseca.
J. M. Nunes Loureiro.
Aníbal Lúcio de Azevedo.
Raul Tamagnini.
António Maria da Silva.
Mariano Martins.
Alberto Jordão.
F. de Pina Lopes, relator.

Proposta de lei n.º 186-L

Senhores Deputados. — Ao tomar conta das cadeiras do poder, encontrou o actual Govêrno pendente de resolução o conflito entre o pessoal ferroviário da Companhia Portuguesa e a sua respectiva Administração. A Câmara conhece as diversas fases das negociações relativas a êste conflito, cujas reclamações datavam do princípio do mês de Maio, e bem assim a intervenção do Govêrno de então e do Parlamento com o fim de o solucionarem.

Foi pois com justa surprêsa que êste Govêrno, ao iniciar as negociações que por sua iniciativa apenas teve tempo de esboçar com a comissão dos ferroviários, animado como estava de contribuir para uma resolução que harmonizasse as duas partes em conflito, viu a inesperada atitude do pessoal da Companhia, o qual, arrastado por uma minoria de impacientes e exaltados, declarava a greve em todos os serviços, desprezande assim a acção conciliadora do Poder Executivo, não lhe dando tempo sequer para tomar conhecimento das suas reclamações e do estado das negociações anteriores.

O Govêrno tomou então, com o apoio do Parlamento e o aplauso da opinião pública, a única atitude compatível com a dignidade e o prestígio do Poder: não intervir como medianeiro no conflito emquanto o pessoal não retomasse o trabalho, procurando restabelecer a circulação dos combóios pela forma de todos conhecida.

Foi pois o Govêrno levado para esta única solução em vista da atítude dos ferroviários, contra os quais, não só nenhuma animosidade o guiava, como era seu grande desejo ter a oportunidade de secundar as justas reclamações dêste pessoal que, em todas as situações críticas para a República, tinha dado provas de um grande espírito republicano e dedicação pelo regime.

Durante os dois meses de greve o Govêrno conseguiu restabelecer quási todo o movimento e tráfego, quer de passageiros, quer de mercadorias, graças à disciplina e dedicada colaboração dos elementos militares e do pessoal técnico da Companhia. Alguns actos criminosos de *sabotage* se produziram e muitos outros terá certamente evitado o Govêrno com as suas medidas de vigilância, sendo porêm a classe ferroviária a primeira a declinar a responsabilidade de tais actos que atribuía a elementos provocadores da desordem e que a todo o transe pretendiam dar à greve um carácter revolucionário.

Convencido o pessoal do êrro original da sua greve, retomou o trabalho em 3 de Setembro, começando desde logo o Govêrno, em harmonia com os compromissos tomados no Parlamento e na imprensa, a servir de intermediário entre a Admi-

nistração da Companhia e o seu pessoal, ouvindo as reclamações dêste e estudando as resoluções compatíveis com o estado financeiro da Companhia.

O resultado destas negociações é já do domínio público, tendo o conflito sido resolvido com a satisfação de muitas das reclamações do pessoal, isto é, de todas aquelas que as circuntâncias permitiram atender desde já.

Assim, estão em via de execução as concessões de *carácter geral* e as *concessões ao pessoal de escritório* constantes do ofício da Companhia à Presidência do Ministério, de 26 de Setembro último, que por cópia acompanha esta proposta de lei, e bem assim o adeantamento de 45 dias de vencimento ao pessoal, que será descontado em dezóito prestações nas respectivas mensalidades.

A actual subvenção é encorporada nos vencimentos, responsabilizando-se a Companhia pelos encargos derivados desta medida emquanto subsistir a sobretaxa de 57 por cento ou quando esta seja substituída por novas tarifas que lhe dêem a respectiva equivalência.

Para garantia da execução permanente desta medida e para satisfação das aspirações do pessoal acêrca das reclamações que trazem encargos de cêrca de duzentos contos, neste momento incompatíveis com a situação financeira da Companhia, e constam da nota anexa ao seu citado ofício de 26 de Setembro último, tomou o Govêrno o compromisso, por achar legítimas aquelas aspirações, de trazer ao Parlamento a seguinte proposta de lei, que submetemos à vossa esclarecida apreciação na certeza de que será o mais rápidamente possível convertida em lei:

PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.º E o Govêrno autorizado a adiantar à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, até a importância de duzentos mil escudos, a quantia necessária para fazer face aos encargos resultantes da efectivação das concessões que constam da nota anexa ao ofício da Companhia, citado no relatório que precede esta lei.

Art. 2.º Fica o Govêrno autorizado a abrir os créditos necessários para a execução desta lei.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, Outubro de 1919.

Alfredo Ernesto de Sá Cárdoso.
Francisco da Cunha Rêgo Chaves.
Ernesto Júlio Navarro.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

Ex.mo Sr. Chefe do Gabinete do Ministério do Comércio. — Encarrega-me o Ex.mo Sr. Presidente do Ministério de remeter a V. Ex.ª a inclusa cópia do ofício em que o Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses comunica as concessões que faz aos ferroviários.

Saúde e Fraternidade.

Lisboa, 2 de Outubro de 1919. — *Chefe do Gabinete.*

Ex.mo Sr. Presidente do Ministério. — De harmonia com os desejos de V. Ex.ª, transmitidos a êste Conselho pelos seus vogais que ontem tiveram a honra de se avistar com os Ex.mos colegas de V. Ex.ª, Ministro do Comércio e das Finanças, tendo-se anteriormente avistado com V. Ex.ª, votou êste Conselho, em sua sessão de hoje, o seguinte:

1.º A subvenção actual é incorporada no vencimento.

A companhia responsabiliza-se pelos encargos derivados desta medida emquanto subsistir a sobretaxa de 75 por cento ou quando esta seja substituída por novas tarifas que, de comum acôrdo entre o Estado e a Companhia, dêem a esta a respectiva equivalência.

2.º As concessões novas, valorizadas a

cargo da Companhia, constantes das duas notas seguintes:

Concessões de carácter geral:

1.º São concedidas anualmente três viagens de ida e volta a cada pessoa de família dos empregados que tenha direito a bilhete de identidade.

2.º Sempre que qualquer agente dê parte de doente e haja necessidade de visita médica, esta deverá efectuar-se no próprio dia ou, quando muito, no dia seguinte;

3.º Às famílias dos empregados será facultada a visita dos médicos da Companhia, sempre que habitem debaixo do mesmo tecto, e em edifício da Companhia;

4.º Será retirada a particula (*bis*) a todos os agentes que a tenham na respectiva escala, sendo-lhes mantidas as actuais que lhes corresponderem:

5.º Quando as circunstâncias o permitam, será criado um sanatório em qualquer local da Beira-Baixa ou Norte, para assistência de todos os ferroviários que necessitem de restabelecer-se de doenças adquiridas ao serviço da Companhia.

Concessões ao pessoal dos escritórios.

1.º Serão abolidos os concursos para chefes de secção, sendo o preenchimento dêstes lugares feito por escolha na classe inferior em que se encontre agente com as aptidões necessárias:

2.º O pessoal dos escritórios das oficinas gerais, depósitos, reservas e circunscrições, secções de via e inspecções principais, terá preferência sôbre os candidatos do concurso para o preenchimento de vagas nos serviços centrais, quando reúna as qualidades e habilitações necessárias e não haja inconveniente para o serviço:

3.º Os vencimentos do pessoal dos escritórios regionais serão estabelecidos em harmonia com os do pessoal dos escritórios centrais;

4.º Será tida em conta a antiguidade para o efeito das promoções do pessoal que tenha transitado das estações para os escritórios:

5.º Será abonada aos contínuos da direcção geral a mesma gratificação mensal por piquetes aos domingos que se abona aos contínuos da administração;

6.º Para o efeito do bilhete de identidade, os ajudantes de arquivista serão considerados como os contínuos ajudantes arquivistas:

7.º As vagas de arquivista serão preenchidas por ajudantes de arquivista sempre que para isso tenham as habilitações necessárias.

8.º O escritorio central das oficinas gerais comportará as secções de contabilidade, pessoal e armazêm:

9.º Os guardas de armazêm da via e obras passarão a denominar-se fiéis de armazêm:

10.º As vagas de fiéis de armazêm (Via e Obras), serão preenchidas de preferência pelos serventes, por ordem de antiguidades, tendo em vista as habilitações.

3.º As concessões restantes, que importam aumento de despesa (aproximadamente 200 contos) serão postas em execução imediatamente á promulgação de diploma que habilite a Companhia a fazer face a êste encargo.

Estas concessões são as que constam da nota anexa a êste ofício e que dêle faz parte integrante, nota que, devidamente rubricada em cada uma das suas páginas, tem uma referência a êste mesmo ofício.

Apenas o vivo empenho de atender os pedidos do Govêrno levou êste conselho a tam precipitadamente tomar estas resoluções na ausência de alguns dos seus vogais que de maior autoridade gozem no seu seio, movido sempre pelo intuíto de o auxiliar a remover dificuldades que lhe foram apresentadas como graves e urgentes.

Desde já porêm o conselho, confirmando o que a V. Ex.ª foi dito por os seus representantes, lembra ao Govêrno que o cumprimento do recente regulamento de 8 horas de trabalho lhe vem trazer um novo e avultado encargo, cuja cifra exacta ainda não foi possível fixar, mas que certamente, incidindo sôbre uma situação financeira desequilibrada por concessões feitas ao pessoal em 1918 por imposições do Govêrno, não pode ser suportado pela Companhia sem um novo auxílio material de Govêrno. A urgência duma resposta, que tem de ser dada hoje mesmo, não se compadece, com o estudo e indicação das compensações a pedir, mas êste conselho

desde já declara que, ao tratar-se de determinar as compensações a conceder à companhia para a habilitar a fazer face às concessões acima indicadas na alínea 3), se reserva para nessa ocasião estudar conjuntamente a compensação reclamada pelos encargos resultantes da execução do regulamento do horário de trabalho, confiando em que o Govêrno a atenderá com o auxilio que é exigido por circunstâncias alheias à vontade desta administração.

Rogando a V. Ex.ª se digne mandar acusar a recepção do presente, apresento a V. Ex.ª os protestos da minha mais alta consideração, desejando

Saúde e Fraternidade.

Lisboa, 26 de Setembro de 1919.— O administrador de serviço, *Ernesto Figueiredo*.

Nota das concessões

1.º Serão concedidas as seguintes diùturnidades ao pessoal da Exploração:

Pessoal graduado das estações:

Chefes principais e de 1.ª classe, três diùturnidades de 6$, uma por cada três anos de serviço (a partir da data de promoção à 1.ª classe);

Chefes principais e de 2.ª classe, duas diuturnidades de 5$, uma por cada quatro anos de serviço (a partir da data da promoção à respectiva classe);

Chefes principais e de 3.ª classe, uma diuturnidade de 4$ ao fim de cinco anos de serviço;

Chefes principais e de 4.ª classe, uma diuturnidade de 3$ ao fim de cinco anos de serviço;

Factores de 1.ª classe, duas diuturnidades de 3$, uma por cada cinco anos de serviço;

Factores de 2.ª classe, uma diuturnidade de 2$50 ao fim de cinco anos de serviço;

Factores de 3.ª classe, uma diuturnidade de 2$ ao fim de cinco anos de servico;

Encarregados de pôsto ou apeadeiro, três diuturnidades de 3$, uma por cada cinco anos de serviço;

Bilheteiros principais, escriturários, telegrafistas e fiéis, três diuturnidades de 3$, uma por cada cinco anos de serviço;

Bilheteiros de 1.ª classe, escriturários de 1.ª classe, telegrafistas de 1.ª classe e fiéis de 1.ª classe, duas diuturnidades de 3$, uma por cada cinco anos de serviço;

Bilheteiros de 2.ª classe, escriturários de 2.ª classe, telegrafistas de 2.ª classe e fiéis de 2.ª classe, uma diuturnidade de 3$, uma por cada cinco anos de serviço;

Bilheteiros de 3.ª classe, escriturários de 3.ª classe, telegrafistas de 3.ª classe, fiéis de 3.ª classe, fiéis ajudantes, factores ajudantes e factores agulheiros, uma diuturnidade de 2$, uma por cada cinco anos de serviço;

Agente de informação, três diuturnidades de 2$, uma por cada cinco anos de serviço;

Ajudante de informação, duas diuturnidades de 2$, uma por cada cinco anos de serviço.

Pessoal de trens e revisão:

Condutores principais chefes de 1.ª classe, três diuturnidades de 3$, uma por cada cinco anos de serviço (a partir da data da promoção à 1.ª classe).

Condutores de 2.ª classe, uma diuturnidade de 3$ ao fim de cinco anos de serviço (a partir da data da promoção à 2.ª classe);

Guardas-freios de 1.ª classe, uma diuturnidade de 2$50 ao fim de cinco anos de serviço (a partir da data da promoção à respectiva classe).

Guardas-freios de 2.ª classe, uma diuturnidade de 2$50 ao fim de cinco anos de serviço (a partir da data da promoção à respectiva classe);

Guarda-freios de 3.ª classe, uma diuturnidade de 2$50 ao fim de cinco anos de serviço (a partir da data da promoção à respectiva classe);

Revisores de 1.ª classe, três diuturnidades de 3$ ao fim de cinco anos de serviço. (A terceira diuturnidade será de 5$, no caso da promoção a fiscal de revisores).

Revisores de 2.ª classe, uma diuturnidade de 2$50 ao fim de cinco anos de serviço (a partir da data da promoção à respectiva classe);

Revisores de 3.ª classe, uma diuturnidade de 2$ ao fim de cinco anos de serviço (a partir da data da promoção à respectiva classe).

Pessoal braçal:

A todo o pessoal masculino 4 diuturnidades de $05 por dia, uma por cada 5 anos de serviço (a partir da data da entrada para o quadro).

Quando promovidos a capatazes, agulheiros, engatadores, conferentes ou rondistas, as diuturnidades que lhes forem concedidas dentro dessas classes serão de $10 diários.

2.º Serão concedidas deslocações ao pessoal da exploração, nas condições actuais de contagem de tempo, segundo a tabela seguinte:

Pessoal graduado:	
Chefes	$80
Outros agentes	$70
Pessoal braçal:	
Efectivo	$40
Suplementar	$30
Pessoal de revisão de bilhetes	$50
Pessoal de trens	$50

3.º Será abonada deslocação ao pessoal das estações de Lisboa, sempre que destaque, ainda que seja para outra estação dentro da capital;

4.º Será abonado metade do vencimento mensal aos agentes que sejam transferidos de, ou para as estações de Lisboa Santa Apolónia e Rossio, Alcântara Terra e Mar, Braço de Prata, linha de Sintra e Campolide a Bemfica (inclusive), Coimbra-B, Gaia e Campanhã, quando a casa em que residam ou aquela para onde vão residir fique fora da área das estações mencionadas;

5.º Será beneficiada a classificação das estações, passando a ser divididas em 6 categorias, em vez de 8 que há actualmente;

6.º As gratificações de exercício aos agentes que alternem com o chefe, serão elevadas a dois terços das correspondentes aos chefes titulares;

7.º Serão fixadas novas condições para as transferências, permitindo, como regra geral, quando haja vaga, a continuação na mesma estação no caso da promoção e regulando a permanência dos agentes nas estações insalubres;

8.º Será elaborado, logo que seja possível, um regulamento fixando as condições de admissão e promoção do pessoal da exploração, no qual, sendo tida em conta a antiguidade, não se deixará de atender às qualidades de inteligência e trabalho que os agentes possam revelar, generalizando-se assim oportunidade de acesso;

9.º Os agentes dos quadros especiais poderão passar para o quadro geral das estações, desde que prestem as provas práticas e teóricas por exame de que têm a competência para ocupar o novo lugar;

Os agentes que transitarem de quadro serão colocados no quadro geral na classe correspondente à sua antiguidade, não podendo ir além da classe imediata, onde irão ocupar os lugares inferiores da escala;

10.º As passagens dos quadros especiais ao geral serão meramente facultativas;

11.º O quadro geral será aumentado nas respectivas categorias em tantos números quantos forem os agentes vindos dos quadros especiais;

12.º Como regra geral, cêrca de dois terços das vagas para empregados que haja a preencher nas repartições centrais, serão providas por empregados das estações que o tenham solicitado, que para isso tenham as habilitações necessárias e o mereçam pelo seu comportamento;

13.º A medida do possível procurar-se há que o pessoal destacado tenha duas dependências nas estações, uma para o graduado e outra para o braçal, o que se terá em vista nas ampliações dos edifícios das estações;

14.º Serão feitas vistorias peles agentes competentes às estações, domicílios e casas de habitação do pessoal quando os empregados as pedirem por nelas reconhecerem deficiências higiénicas. Para êste efeito serão distribuídos às estações impressos especiais que os interessados preencherão;

15.º Será aberto, sempre que se julgue útil, concurso público para o fornecimento de fardamentos ao pessoal da exploração;

16.º Serão mantidos os actuais tipos de uniforme;

17.º Será abonada ao pessoal braçal a gratificação de residência de 1$50 mensais nas estações em que estiver estabelecida para o pessoal graduado;

18.º Aos agulheiros substituindo capa-

tazes, aos engatadores ou carregadores substituindo agulheiros e aos carregadores engatadores, por cada período mínimo de 24 horas, será abonada uma gratificação correspondente à diferença de vencimento;

19.º Será distribuído ao pessoal um código disciplinar;

20.º O serviço do condutor só poderá ser exercido por pessoal estranho ao serviço de trens, quando não haja pessoal de trens habilitado para o fazer;

21.º As escalas do pessoal de trens, como regra geral, serão elaboradas de modo a evitar as viagens de 5 dias ou mais de ausências e procurando diminuir tanto quanto possível o número de dias seguidos de ausência de sede;

22.º O percurso quilométrico passará a ser pago à razão de $00(3) para os condutores e $00(2) para os guarda-freios, sem distinção de categorias de combóios;

23.º Será distribuído ao pessoal de trens, logo que seja possível, um livro de instruções referentes ao serviço a seu cargo, no qual serão claramente definidas as suas obrigações e responsabilidades;

24.º Além da fiscalização diária, serão feitas vistorias periódicas aos dormitórios, por agente competente que enviará um relatório ao Serviço Central;

25.º Nenhum revisor, como regra geral, será chamado a substituir qualquer outro fora da sua área, mais do que uma rotação da escala, excepto quando o tenha solicitado.

Divisão de material e tracção:

1.º São concedidas as seguintes diuturnidades ao pessoal do material e tracção:

Maquinistas de 1.ª classe, três diuturnidades de 6$, uma pór cada três anos de serviço.

Maquinistas de 2.ª classe, duas diuturnidades de 5$, uma por cada três anos de serviço.

Maquinistas de 3.ª classe, duas diuturnidades de 4$, uma por cada quatro anos de serviço.

Maquinistas de manobras, duas diuturnidades de 4$, uma por cada quatro anos de serviço.

Fogueiros, duas diuturnidades de 3$, uma por cada quatro anos de serviço.

Limpadores de máquinas e carruagens, encebadores, guardas, ordenanças e serventes, quatro diuturnidades de $05 diários, uma por cada cinco anos de serviço.

Quando promovidos a capatazes ou acendedores, as diuturnidades que lhe forem concedidas dentro dessas classes serão de $10 diários.

2.º São concedidos ao pessoal os seguintes abonos por deslocação, pagos nas actuais condições:

Empregados de escritórios dos depósitos, reservas e circunscrições	$70
Operários, auxiliares de máquinas-ferramentas e ajudantes.....	$60
Limpadores de máquinas e carruagens, serventes, encebadores e capatazes.....	$40
Maquinistas e fogueiros.....	$50

3.º Será extensivo aos chefes de brigada e equiparados o prémio de saída de material;

4.º Será exclusivo a todo o pessoal auxiliar o pagamento de deslocações e horas suplementares;

5.º Será feito um abono de 20 por cento sôbre os seus vencimentos a todo o pessoal que seja transferido por motivo de serviço durante o primeiro mês de transferência;

6.º Será dada a preferência aos filhos dos empregados para serem admitidos ao serviço da Companhia nas vagas que forem ocorrendo, não podendo contudo os filhos ser colocados debaixo das ordens directas dos pais;

7.º Será remodelado o regulamento interno das oficinas gerais, depósitos, reservas e circunscrições;

8.º Serão modificadas, nos limites do possível, as condições higiénicas das oficinas ou outros lugares onde o pessoal estacione;

9.º Será concedido aos limpadores de máquinas, com dois anos de serviço e cento e oitenta dias de serviço efectivo nas máquinas, a faculdade de concorrerem ao lugar de fogueiro;

10.º Será estudado um processo de economias que será pôsto em vigor, a título de experiência, a fim de que se verifique se a aplicação dêste processo não altera os proventos actuais do pessoal de máquinas e dá uma distribuição justa de economias de combustível e óleos, em harmonia com o serviço de cada agente;

11.º Será distribuído a cada agente do quadro, a quem directamente interesse, não só um exemplar do *Código Disciplinar*, como de todos os regulamentos que se venham a fazer;

12.º As rotações vão ser modificadas no limite do possível, a fim de que o pessoal tenha fora da sua residência o menos tempo possível de ausência compatível com o serviço.

Divisão de vias o obras:

1.º Serão concedidas as seguintes diuturnidades ao pessoal de via e obras:

Ajudantes e chefes de lanço. — Além das actuais diuturnidades de 5$ mensais por cada dez anos de serviço na categorias, aumento duma diuturnidade de 3$ mensais ao fim de cinco anos de serviço na categoria e outra também de 3$ mensais ao fim de quinze anos de serviço de categoria.

Chefes de distrito e guarda fios.—Além das actuais diuturnidades de $10 por dia em cada dez anos de serviço na categoria, aumento duma diuturnidade de $05 por dia ao fim de cinco anos de serviço na categoria e outra também de $05 por dia ao fim de quinze anos de categoria.

Sub-chefes, assentadores, serventes de pedreiro das secções, ferreiros e ajudantes das secções, guardas e serventes dos escritórios dos armazêns e secções.—Uma diuturnidade de $05 por dia e por cada cinco anos de serviço até o máximo de quatro diuturnidades.

Carpinteiros e pedreiros das secções.— Além das actuais diuturnidades de $10 por dia ao fim de cinco anos e doutros $10 por dia ao fim de quinze anos, aumento duma diuturnidade de $05 por dia ao fim de vinte anos de categoria;

2.º Abonos por deslocações:

A todo o pessoal dos distritos, quando destacados, serão abonados $30 diários por deslocação;

3.º Aos chefes, sub-chefes e assentadores dos distritos, quando substituam agentes de categoria superior, ser-lhes há abonada a diferença de vencimento de categoria;

4.º A Companhia fornecerá ao pessoal do quadro da conservação da via capas de oleado, fixando-se a sua duração, no prolongamento da qual se interessarão;

5.º A Companhia fornecerá pás a todo o pessoal do quadro e auxiliares do serviço de conservação, em condições semelhantes às das capas;

6.º A apresentação dos substitutos dos guardas, quando de licença, será feita pela Companhia quando os interessados não a possam fazer;

7.º Será exigido o máximo cuidado nos despachos dos farnéis dos auxiliares da via para que sigam com rapidez e se não deteriorem ou extraviem;

8.º Será estudada a remodelação do quadro do pessoal da oficina de Ovar, de forma a ser alargado tanto quanto as necessidades do serviço o indiquem;

9.º A Companhia tratará de melhorar as condições dos dormitórios de Lisboa P, Lisboa R, Campolide, Entroncamento, Gaia e Ovar para êste pessoal, construindo dormitórios em alvenaria à medida do possível;

10.º A deslocação dos operários do quadro interno da oficina de Ovar é elevada a $30 diários;

11.º Pelas substituições de categoria superior será abonada aos operários desta oficina a diferença de vencimento de categoria;

12.º O pessoal auxiliar da oficina de Ovar, que tenha mais de três anos de serviço e que goze das regalias concedidas a êsse pessoal, quando fôr para o serviço militar, terá no seu regresso a sua admissão e entrará no gôzo das mesmas regalias um mês depois de ter sido readmitido;

13.º As deslocações do pessoal abaixo indicado passarão a ser:

Operários electricistas	$60
Guarda-fios, fora da sua secção ...	$30

Está conforme. — *Alfredo Ernesto de Sá Cardoso — Francisco da Cunha Rêgo Chaves — Ernesto Júlio Navarro.*

70 — IMPRENSA NACIONAL — 1919-1920