

O SINDICALISMO NOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES 1856-1974

Ana Paula Vieira da Silva e Sousa
CP – Caminhos de Ferro Portugueses
SG/Documentação e Arquivo Fotográfico

1. O Início do caminho de ferro e o nascimento do sindicalismo ferroviário.

Em Portugal, a partir de meados do século XIX, os meios de transporte são assumidos pelos diversos sectores políticos, económicos e culturais como impulsionadores do desenvolvimento e da modernização do país.

Apesar das dificuldades económicas resultantes das convulsões políticas e das guerras civis, os projectos foram sendo apresentados e a partir de 1844, no apogeu do governo de Costa Cabral, surgem tentativas de se passar à prática e à concretização dos mesmos, *que* apresentavam como um dos principais objectivos a ligação de Lisboa à fronteira espanhola, com a clara intenção de ligar o país à Europa

Só após 1851, com o início de um período político conhecido por *Regeneração*, se reuniram as condições necessárias para iniciar a construção da rede ferroviária nacional.

Iniciado em 1853, por uma companhia inglesa, a *Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal*, inaugurou-se em 28 de Outubro de 1856, o troço entre Lisboa e o Carregado. Demoraria no entanto, mais de meio século a achar-se concluída a rede ferroviária nacional.

Perante um projecto de desenvolvimento que obteve o apoio consensual dos diversos sectores do País, o Estado responsabilizou-se pela “política de melhoramentos materiais”, através do financiamento da construção, assegurando taxas de juro, formando quadros, criando as estruturas da Administração Central, com a organização do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, bem como, o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas.

Ao longo da 2ª metade do séc. XIX estruturaram-se os principais eixos axiais do sistema ferroviário. A Companhia Real construiu a Linha do Leste (1863) e a Linha do Norte (1864), chegando ao Porto em 1877, após a construção da ponte Maria Pia. A restante rede avançou paulatinamente nas mãos do Estado, com as linhas ao Sul do Tejo e a Norte do Douro.

Em Portugal, até à implantação da República em 1910, o sindicalismo ferroviário foi muito incipiente, não existindo entre os ferroviários a consciência de classe e a união necessária que levasse à formação de associações com carácter sindical e reivindicativo.

Em 1856, é aprovado e publicado o *Reglamento de Policía e Exploração de Caminhos de Ferro em Portugal* que definia até dois anos de prisão para abandono de trabalho ou pena igual para tumultos e paralisação do tráfego.

Na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, empresa responsável pela construção e exploração das Linhas do Norte e Leste, assiste-se em 1873, a uma greve organizada pelos maquinistas, fogueiros e pessoal das oficinas que reclamavam a readmissão dos colegas despedidos por se terem filiado na *Fraternidade Operária*¹.

Na década de 70, a administração da Companhia Real, faz aprovar vários regulamentos que determinam o seu funcionamento e têm particular incidência sobre o pessoal², obrigando os empregados da Companhia, em particular os da exploração, apenas a cumprir ordens recebidas da Companhia; não dar informação sobre o serviço interno da mesma, é expressamente proibido transmitir informações à Imprensa sobre pessoal ou qualquer serviço da companhia sob pena de despedimento. Este artigo (13º) só irá ser revisto em 1927.

Apesar de tudo, no final da década de 80 do século XIX, assiste-se a um surto de legislação operária que se traduz numa vaga de associativismo, surgindo a *Associação dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses*, com sede em Lisboa extinguindo-se em 1913; *Associação dos Operários das Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste de Portugal*, com sede em Lisboa e extinta c.d. 1895 e a *Associação de Classe dos Operários e Empregados dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro*, com sede no Porto.

Em 1891 publica-se o decreto que autoriza a formação de associações operárias de âmbito puramente profissional. As anteriores associações, e no caso dos caminhos de ferro estavam ainda associadas ao mutualismo e socorros mútuos. Neste período apenas se registam duas greves, ambas nas oficinas de Santa Apolónia que durante muito tempo foram o centro do sindicalismo ferroviário sendo mais tarde substituídas pelas oficinas do Barreiro.

A falta de mobilização dos ferroviária pode explicar-se por vários factores, destacamos entre eles a quase inexistente consciência de classe e formação política que associada a algumas regalias como emprego mais ou menos estável, reduções nos preços dos bilhetes para viajar nas linhas das companhias onde trabalhavam, alojamento entre outras acabavam por ser consideradas como condições de trabalho atractivas em comparação com outros sectores de trabalho.

Neste contexto, apenas na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, se mantinha a *Associação dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses* cuja acção pouco ou nada se fazia sentir dado o controlo apertado que o Estado³ exercia junto da Companhia através do seu papel de fiscal.

¹ Fundada em 1872 inspirada na Internacional Operária de Bekunine.

² Ordem da Direcção Geral nº 3 de 17.08.1872

³ Junto da Administração actua o Comissário do Governo e nas outras áreas os fiscais

Nos últimos anos da Monarquia e como resultado do aumento da precariedade das condições de vida dos portugueses, em particular do operariado, da limitação da liberdade de imprensa e associação surge uma nova vaga de sindicalismo, em particular nas linhas exploradas pelo Estado (redes do Minho e Douro e Sul e Sueste), em 1909 funda-se no Porto a *União Ferroviária* que engloba os ferroviários do Minho e Douro mas com pretensões de englobar também os do Sul e Sueste, instituindo para tal delegações em Lisboa e no Barreiro.

2. O sindicalismo ferroviário e a I República

Com a implantação da República a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, altera a sua designação social e passa a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Após Outubro de 1910, o movimento sindical irá fazer-se sentir com mais acutilância, os ferroviários, tal como grande parte da população portuguesa, esperavam que o governo republicano fizesse imperar a justiça social e económica. Rapidamente se aperceberam que as suas esperanças tinham sido infundadas!

Em Dezembro de 1910, é aprovada a lei da greve e apesar de não existirem sindicatos organizados, as greves ferroviárias que se verificaram entre Outubro e Novembro de 1910 e o êxito da greve nacional de Janeiro de 1911, (iniciada pelos ferroviários da Companhia Real com rápida adesão dos ferroviários de outras companhias) que deixou o país praticamente sem comboios, tiveram como consequência a atribuição de inúmeras concessões (passes gratuitos, aumento da licença anual com vencimento) que os ferroviários acreditavam que com um sindicato organizado seriam bem mais favoráveis.

Perante os resultados obtidos e apesar das esperanças depositadas pelos ferroviários no governo republicano, a greve de 1911, iniciada na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses mas com rápida adesão dos ferroviários dos caminhos de ferro do Estado, da Companhia da Beira Alta e da Companhia Nacional, de entre todas as que se realizaram durante a 1ª República ⁴ foi a que mais regalias trouxe aos ferroviárias. As reivindicações por aumento de salários, reintegração de empregados demitidos por motivos de greve, redução do horário de trabalho, uniformização dos sistemas de reformas, pensões e saúde entre outros não vão ser concretizadas chegando mesmo nalguns casos, a perderem as que anteriormente haviam conseguido, como foi o caso do passe de livre circulação aos funcionários da CP – Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses⁵

O modelo de organização sindical dos ferroviários portugueses surgiu durante a República e assumiu o modelo de sindicalismo de empresa, modelo unitário que agremiava a totalidade da profissões e categorias profissionais do sector.

⁴ 1912; 1914;1915;1917;1918;1919;1920;1922;1923

⁵ Ordem da Direcção Geral N° 98

Apesar de ter nascido e ter sido consolidado com a República, rapidamente os ferroviários se apercebem que as coisas não continuariam assim e que as divisões republicanas e manobras políticas se iriam reflectir de forma negativa dentro das organizações sindicais ferroviárias. Os anos 20 caracterizam-se pelo declínio da actividade sindical ferroviária ao mesmo tempo que se acentuou o carácter preventivo no combate às greves.

As administrações ferroviárias com o apoio do Governo (não podemos esquecer a íntima ligação que sempre existiu entre os mais importantes dirigentes das companhias ferroviárias e o poder político) organizam-se no sentido de combater os movimentos grevistas não só através da utilização do Batalhão de Sapadores do Caminho de Ferro, como do sistema do *vagão-fantasma*⁶, a colaboração das forças de segurança (GNR)⁷ bem como a publicação de ordens intimidativas⁸ e dissuadoras, como a concessão de regalias aos trabalhadores que não aderissem à greve, o estabelecimento de prémios de assiduidade entre outras.

Além das ligações pessoais entre as administrações ferroviárias a vida política e estatal, acrescia ainda, a dependência do caminho de ferro perante os capitais estrangeiros. Não existindo um mercado nacional de capitais, as acções e obrigações colocadas no exterior, principalmente em França, levaram à criação dos “Comités de Paris”, representantes dos accionistas e obrigacionistas, traduzindo o centro de decisões das principais empresas ferroviárias que actuavam em Portugal. Muitas vezes, as administrações em Lisboa, justificavam as longas negociações e a falta de decisões sobre as reivindicações dos grevistas com as negociações que eram obrigados a estabelecer com Paris.⁹

Esta evasiva não podia no entanto aplicar-se às reivindicações dos ferroviários das Linhas do Estado, os seus administradores eram nomeados directamente pelo governo logo, dispunham de todos os meios para fazer prevalecer a correcta observância das leis e das regalias que a elas estavam associadas visto que não teriam que sujeitar-se às negociações com os detentores do capital – banqueiros e Comité de Paris. No entanto, tal não acontecia.

No inicio da década de vinte os problemas que se fizeram sentir durante a I Guerra Mundial, agravam-se, a subida generalizada dos preços, para os quais as empresas ferroviárias solicitavam ao Governo a aprovação de sobretaxas, a publicação da lei das 8 horas de trabalho, o preço do carvão, problemas de exploração... contribuíam para as tensões sociais que se traduziam em greves e encerramento das oficinas. Entre 1920 e 1924 assiste-se a vários movimentos grevistas nos caminhos de ferro exigindo melhores

⁶ Vagão de carga aberto levando grevistas e colocado à frente das composições ferroviárias para evitar sabotagens da linha. Foi um modelo inspirado no sistema alemão da I Guerra Mundial para protecção dos seus comboios.

⁷ Acta do Conselho de Administração

⁸ Ordem Geral do CA nº 66 – encerramento das oficinas caso não compareçam o número mínimo de trabalhadores e os que não compareçam deixam de fazer parte do quadro da Companhia

⁹ Greve de 1914, Arq.CP

salários, protestos contra a detenção de sindicalistas, desrespeito pelo cumprimento da lei das 8 horas de trabalho... (Fevereiro de 1920 greve dos ferroviários dos CF Estado, no mês seguinte inicia-se a greve na Sociedade Estoril, Junho greve no Vale do Vouga, Setembro nova greve nos CF Estado, Outubro greve na CP; Fevereiro de 1922 greve dos ferroviários da Sociedade Estoril, Julho greve na CP, Setembro greve nos CF Estado; Outubro de 1923 greve nos CF Estado, Abril de 1924 paralisação das oficinas do Barreiro, Fevereiro de 1917 greve nos CF Estado com ocupação das instalações e encerramento do sindicato)

A partir de 1924 a situação financeira dos caminhos de ferro portugueses regulariza-se e o sindicalismo atenua-se. As administrações adoptam medidas que vão de encontro às aspirações dos trabalhadores, são readmitidos os que tinham sido despedidos nos movimentos grevistas, os salários são actualizados, são distribuídas novas fardas ao pessoal da CP... e os sindicatos começam a entrar em crise.

Importa referir que sempre existiram divisões entre os ferroviários nacionais, não só pela distinção entre os ferroviários que trabalhavam na Companhia Real/CP e na rede explorada pelo Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste) como distinção entre os ferroviários da mesma companhia, sendo o pessoal das oficinas o que mais facilmente se mobilizava para as manifestações e greves apesar de não provocarem tanto distúrbio ao normal funcionamento dos comboios como o pessoal da exploração. Aí sim, corria-se grande risco de o país ficar sem comboios. Estes condicionalismos eram ainda agravados com a dispersão geográfica dos ferroviários, o que dificultava a organização de assembleias gerias onde pudessem ser aprovadas não só as reivindicações como o normal funcionamento das associações sindicais.

3. O Sindicalismo ferroviário durante a Ditadura Militar e o Estado Novo

O movimento militar de 1926 que põe fim à República conta com o apoio explícito dos ferroviários da rede dos caminhos de ferro do Sul e Sueste¹⁰ já que os outros não foram tão claros no seu apoio. Os ferroviários do Sul e Sueste, ainda que sem o acordo da sua organização¹¹ paralisaram comboios de passageiros e mercadorias para facilitar o transporte dos revoltosos.

Apesar do apoio concedido aos revoltosos, rapidamente o governo saído do movimento deu a perceber que as greves e a agitação não eram para continuar.

Neste sentido, é instaurada a censura prévia à imprensa sindicalista, Miguel Correia o líder da C.G.T.¹² é preso e deportado para Cabo Verde e o governo militar começa a negociar o arrendamento das linhas do Estado com uma companhia privada.

¹⁰ Orientados pelo seu sindicato e por um grupo liderado pelo Eng. Miguel Correia, paralisam o serviço de exploração, transportando apenas as tropas sublevadas.

¹¹ Associação de Classe do Pessoal Técnico e Administrativo/ Funcionários de Viação Acelerada do Sul e Sueste.

¹² Que apoiou incondicionalmente os revoltosos

As esperanças que os ferroviários dos CF Estado haviam depositado no Movimento Militar foram mais uma vez defraudadas e o arrendamento das linhas pela CP¹³ veio aumentar o descontentamento entre os ferroviários que temiam, e com razão, perder muitas das suas condições de trabalho e regalias obtidas ao longo do tempo. Apesar da oposição/contestação dos ferroviários ao arrendamento, o governo via nesse negócio o fim do fantasma do possível apoio dos ferroviários do Minho e Douro e Sul e Sueste a uma tentativa de revolta republicana e o aumento da onda grevista que implicaria o descrédito de um governo decidido a manter a estabilidade e a ordem.

A integração da rede do Estado na CP trouxe de facto alguns dissabores para os ferroviários dessa rede¹⁴, muitos foram obrigados a reformarem-se, outros despedidos ou passaram para o quadro de excedentários ficando a aguardar colocação, na requalificação de carreiras apenas os maquinistas não se queixaram da integração, muitos dos dirigentes sindicais foram presos e deportados.

O ano de 1930 é decisivo para o país e para o seu futuro político, é nesse ano que se encerra um período de hesitações e ambiguidades políticas no interior do poder de Ditadura Militar saída do golpe de 28 de Maio de 1926.

Marcado pela apatia das oposições à Ditadura Militar, quer o movimento operário organizado quer os partidos republicanos enfrentavam uma crise, toma posse em Janeiro um novo governo com Oliveira Salazar reforçado no poder que vinha construindo desde 1928, objectivando-se assim os alicerces fundamentais do Estado Novo.

Na CP, o ciclo de crescimento que se vinha a fazer sentir, começa a inverter-se em 1929 as receitas do tráfego diminuem, surge a concorrência automóvel, o caminho de ferro começa a perder o estatuto de detentor do monopólio do mercado de transportes e começa a reestruturar o seu quadro de efectivos.

O Governo do Estado Novo aprova legislação que irá regular a actividade sindical e as associações operárias. A Legislação Corporativa de 1933, o Estatuto do Trabalho Nacional¹⁵, Lei Sindical de 1933 e os Decretos-lei nº 23.049; 23.050 e 23.051¹⁶, que veio substituir a legislação sobre associações profissionais¹⁷ e impor a criação de sindicatos nacionais, definindo as regras organizativas, os limites da sua actuação, orientações ideológicas e atribuir ao Estado extensos poderes que irão sendo alargados.

¹³ Contrato de arrendamento é assinado em 1927, iniciando-se a exploração pela CP em Maio.

¹⁴ Actas da Comissão Executiva nºs 1719;1736;1816

¹⁵ 23 de Setembro de 1933

¹⁶ DL nº 23.049 destinado aos patrões do comércio, indústria e agricultura; DL nº 23.050 destinado aos empregados, operários [também ferroviários] e profissões liberais e o dl nº 23.051 que se dirigia ao mundo rural.

¹⁷ Lei de 9 de Maio de 1891 e de 27 de Dezembro de 1924

Segundo o decreto-lei nº 23.050 os trabalhadores deviam organizar-se em “sindicatos nacionais”¹⁸ tendo por base a profissão e âmbito o distrito, o que se mostrou de difícil aplicabilidade no caminho de ferro dado a diversidade e a mobilidade dos ferroviários.

Pelo Estatuto do Trabalho Nacional os sindicatos teriam que obedecer a 3 princípios fundamentais: o da hierarquia dos interesses, que subordina os interesses particulares aos da economia nacional; o da colaboração com o Estado e as outras classes e o do nacionalismo que limita a actividade dos sindicatos exclusivamente ao plano nacional, em respeito absoluto “pelos interesses da Nação”, não permitindo assim (salvo autorização específica do Governo) aos sindicatos nacionais a sua filiação em organismos de carácter internacional.

Para os trabalhadores dos caminhos de ferro, o Decreto Lei nº 23.050 representava “a pura e simples supressão das liberdades associativas e luta de classes” e forçava “as classes proletárias a seguirem pura e simplesmente as finalidades do Estado, impelindo-as a imiscuírem-se em política”, o que, para os ferroviários, era contrário aos “interesses associativos e à estrutura dos sindicatos e associações de classe”¹⁹.

Nos anos 30 o sindicalismo ferroviário tinha já perdido toda a liberdade que conquistara, mantendo apenas a liberdade teórica de escolher os seus líderes. O Decreto-lei que temos vindo a referenciar, atribuía-se ao Governo a decisão final na escolha dos dirigentes sindicais e ao INTP²⁰ o poder de acompanhar e controlar a vida sindical. Na teoria, competia aos ferroviários associados, escolher através de eleições, os corpos gerentes dos sindicatos mas as eleições só eram consideradas válidas depois de ratificadas pelo Governo, na pessoa do subsecretário de Estado da Corporações. Criaram-se ainda, junto do INTP, um conjunto de funcionários que passam a desempenhar funções e a ter poderes e competências que anteriormente pertenciam exclusivamente aos diferentes órgãos que compunham os sindicatos. Assiste-se, desta forma, ao esvaziamento dos poderes dos sindicatos e à absorção pelo Estado das funções que pertenciam aos associados, desde a fiscalização das contas até à sanção dos corpos administrativos, a que se juntava a dissolução do sindicato e a punição severa dos seus dirigentes em caso de apoio a greves, transformando os sindicatos em “positivos instrumentos políticos do Governo, sem valor absolutamente algum para os trabalhadores”²¹.

Em 1931 é encerrada, definitivamente, a sede do Sindicato do Pessoal dos CF Minho e Douro – União Ferroviária, bem como as principais delegações do Sindicato do Pessoal dos CF Sul e Sueste. Apesar deste último continuar com a sede em Lisboa, o seu “dirigente”, Manuel Vieira Tomé, é vítima de perseguições chegando mesmo a ser preso pela polícia política – *O Ferroviário*, jornal do qual era o principal responsável

¹⁸ No caso dos trabalhadores da indústria e comércio visto que os das profissões liberais se organizariam em “ordens”.

¹⁹ Moção aprovada na assembleia-geral do Sindicato Ferroviário em 28 de Dezembro de 1933.

²⁰ Instituto Nacional do Trabalho e Previdência

²¹ Moção aprovada na assembleia-geral do Sindicato Ferroviário em 28 de Dezembro de 1933

e colaborador, nem sequer pode noticiar a sua prisão, limitando-se a referir o seu afastamento por razões estranhas à sua vontade.!!

Em Dezembro de 1933 realiza-se a Assembleia Geral do Sindicato dos Ferroviários em que a maioria dos associados (400) vota contra o decreto lei nº 23.050, especialmente os artigos que limitam a sua actuação²². Um outro grupo, apesar de menor, liderado por João Pina Cortes²³ pronuncia-se a favor do mesmo e propõe a elaboração de novos estatutos mostrando-se impressionado com as promessas que o Subsecretário de Estado das Corporações havia feito sobre a Caixa de Reformas²⁴. Essas promessas não passaram disso mesmo, e em 1934 é possível encontrar na imprensa ferroviária, a publicação de várias representações que os empregados dos CF do Estado apresentam ao Subsecretário das Finanças, sobre a situação em que se encontra a sua Caixa de Reformas e pedem a sua intervenção no sentido de que seja estudado um novo regulamento²⁵.

Nos inícios de 1934 o movimento operário organizado pela CGT, na clandestinidade, e com orientação de militantes do Partido Comunista (PCP) organizam uma vaga de protestos contra a criação dos sindicatos nacionais corporativos e extinção dos sindicatos livres que se traduzem em ocupações e no caso dos caminhos de ferro, na ocupação da principal linha ferroviária – a Linha do Norte. A repressão do movimento é violenta e atinge especialmente as estruturas anarco-sindicalistas e o PCP e acelera o processo de construção do Estado Novo.

Durante 1934 e 1935, o Estado Novo não só conseguiu derrotar as diversas tentativas para o derrubar como pode apresentar ao país um saldo positivo de actuação.

A Lei de 22 de Maio de 1935²⁶ autorizou a constituição e determinou a configuração dos sindicatos corporativos dos caminhos de ferro de via larga, organizando-os, tal como já referimos, por âmbito geográfico e profissional. É ainda em 1935 que se constituem os primeiros sindicatos ferroviários nacionais²⁷ estritamente policiados pelo Governo através do INTF e pelo conjunto de funcionários dele dependente.

²² Já referidos e comentados anteriormente

²³ Futuro dirigente do Sindicato Nacional Ferroviário do Centro

²⁴ O Regulamento da Caixa de Reformas dos Ferroviários CF do Estado foi aprovado em 1928, alterando para pior as condições de reforma, o que motivou inúmeros protestos por parte dos ferroviários.

²⁵ Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1934

²⁶ O decreto-lei 23.050 apresentava algumas dificuldades de aplicabilidade à realidade ferroviária, especialmente no que se referia à organização de sindicatos por distritos.

²⁷ Sindicato Nacional dos Ferroviários do Vale do Vouga – em 1949 são integrados nos sindicatos nacionais do Norte e Centro; Sindicato Nacional do Pessoal da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro - em 1949 são integrados nos sindicatos nacionais do Norte e Centro; Sindicato Nacional dos pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta - em 1949 são integrados nos sindicatos nacionais do Norte e Centro; Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal – sede em Lisboa integrava o pessoal do Movimento, Via e Obras, Serviços Regionais e Serviços Centrais e com sede no Entroncamento integrando o pessoal das Oficinas e Armazéns Gerais; Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal; Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal; como consequência da criação dos sindicatos nacionais, a administração da CP recebe os dirigentes sindicais algo que já não acontecia há mais de uma década.

Na década de 30 quando um sindicato era encerrado era-o definitivamente e sempre que eram apresentadas listas com propostas para a sua reabertura, os nomes apresentados eram, quase sempre, recusados por serem acusados de agitadores e subversivos. No processo de acusação, desempenharam um papel fundamental os governos civis²⁸ e as câmaras municipais que recolhiam e compilavam informação sobre os sindicalistas, justificando as acusações e as recusas dos nomes propostos.

A *Imprensa Sindical* passa a ser controlada pelo Estado através da censura prévia, muitos dos jornais são encerrados e os que resistem transformam-se em órgãos oficiais, incentivando os ferroviários a filiarem-se, não bastava pagar a cota é necessário inscrever-se como sócio²⁹, e a apoiar o regime, organizando e participando em manifestações de apoio a Salazar, referimos apenas e a título de exemplo o *Cortejo do Trabalho* realizado no Porto em 1940 com representação de todas as actividades económicas do país e da metrópole. A CP fez-se representar por todas as suas categorias profissionais, administração, sindicatos, representações das organizações mutualistas do pessoal, cantinas de Lisboa, Porto, Entroncamento e Barreiro, Escolas primárias e profissionais e o Atneu Ferroviário com todos os seus grupos desportivos de ambos os sexos.

Em Abril de 1942 os sindicatos nacionais dos distritos de Lisboa reúnem-se em assembleia magna e apesar de se manterem fiéis aos princípios do corporativismo, apresentam uma longa exposição ao chefe do Governo, Oliveira Salazar, em que involuntariamente dão razão às críticas que os sindicatos livres haviam feito em 1933. Em 1945, publica-se a lei 2008 sobre a Coordenação dos Transportes Terrestres que estabeleceu-se a Concessão Única (1951), entre o Estado e a CP, ficando esta responsável pela exploração de toda a rede ferroviária nacional com a excepção da Linha de Cascais, que continuou a ser explorada pela Sociedade Estoril até 1976.

São anos difíceis para os ferroviários, os sindicatos encontram-se esvaziados de poder de manobra, a qualidade de vida dos ferroviários diminui consideravelmente, muitas das regalias obtidas são retiradas, o aumento de salários, a reintegração na carreira e a assinatura de um Acordo Colectivo de Trabalho, são algumas das exigências repetidas pelos ferroviários junto do Governo mas que graças à Censura não transparecem para a opinião pública e os focos de protestos e angariações de assinaturas para petições a apresentar ao governo, são rapidamente controladas pelas forças da Polícia Política (PIDE/PVD).

Finalmente, em Julho de 1955 é assinado o Acordo Colectivo de Trabalho entre a CP e a União dos Sindicatos Ferroviários³⁰, o primeiro desde a instauração do corporativismo em Portugal, que deixou os ferroviários descontentes mas que nas palavras proferidas

²⁸ Em 1932 O governador Civil do Porto em carta ao INTP afirmava que “a reabertura dos sindicatos ferroviários apenas se poderia fazer com corpos gerentes de confiança”

²⁹ Apesar de pagarem a cota obrigatória, em 1940 50% dos ferroviários não estavam inscritos como sócios, sendo frequente verem-se listas publicadas na imprensa como forma de pressão.

³⁰ Acta do Conselho de Administração nº 390; a União dos Sindicatos Ferroviários surge após a Concessão Única.

pelo presidente da organização sindical “a grande e inestimável valia deste acordo para os ferroviários está em tornar possível libertar os trabalhadores de certas anomalias e até de certos excessos da empresa arbitrariamente cometidos... [...] é portanto uma hora alta para a classe ferroviária que com orgulho vê a disciplina imprimida pelo Governo às actividades portuguesas, limitando exageros, curando excessos e desequilíbrios, olhando pela própria vida das empresas de caminho de ferro e prestigiando assim a numerosa classe trabalhadora”.³¹ Entre o discurso do dirigente e as aspirações dos ferroviários verificava-se um profundo afastamento. Desde a sua assinatura até á sua revisão em 1961, agravaram-se as relações entre os ferroviários e os seus sindicatos. O Acordo tinha sido preparado pelos Ministérios das Corporações, Comunicações e Administração da CP demonstrando assim, a completa subordinação da organização sindical que nem autonomia tinha para o fazer. Esta realidade, associada às reduzidas concessões obtidas pelos ferroviários levaram a que durante o tempo que medeia a sua assinatura e a revisão do mesmo, fossem entregues petições pedindo a sua revisão total e até mesmo a sua extinção. Estas petições eram concretizadas e obtinham as assinaturas através da acção de “sindicalistas” que sempre operaram de forma clandestina para evitar os informadores da PIDE, que junto da CP eram ferroviários que delatavam os possíveis *agitadores*.

Para a administração ferroviária, o Acordo assinado foi o possível graças à intervenção do Governo visto que, a prioridade da empresa era resolver o problema do deficit que se acentuava e apesar de reconhecer a justeza das reclamações do pessoal e a precariedade da sua situação nada podia fazer sem primeiro resolver a difícil situação económica da companhia.

O início da década de 60 marca uma viragem no regime salazarista, a política de guerra colonial seguida pelo Estado Novo irá conduzir à evolução do regime que culminará com a sua queda em 1974.

Nos caminhos de ferro, moderniza-se o material circulante, inicia-se a electrificação da rede, procede-se à renovação integral da via, à modernização das comunicações e a sinalização, racionaliza-se o trabalho e tenta-se captar novos sectores do mercado. Mas e mesmo após os maiores investimentos de sempre definidos pelo III Plano de Fomento (1968-1973)³² os resultados de exploração não impediram “deficits”, que Estado no seu papel de accionistas foi compensando.

Em Fevereiro de 1961 é assinado o novo Acordo Colectivo de Trabalho, há tanto tempo ansiado pelos ferroviários. Com a presença do Ministro das Corporações e Previdência Social, o Director Geral³³ do Trabalho e Corporações (presidente da Comissão³⁴

³¹ Boletim da CP, nº 315, Julho de 1955

³² Apresentando novas ideias para recuperar o persistente atraso económico de Portugal, preconizou entre outros o financiamento do investimento e da produção através de um conjunto de incentivos e de apoios à organização interna das empresas.

³³ Neto de Carvalho futuro presidente do Conselho de Administração da CP

³⁴ Da Comissão fazia ainda parte o responsável pelos Serviços de Acção Social do Ministério das Corporações e um membro do Conselho de Administração da CP.

nomeada pelo Governo para estudar as condições de trabalho e remunerações dos ferroviários), administração da CP e dirigentes dos organismos sindicais integrados do Norte, Centro e Sul e União dos Sindicatos Ferroviários. Do novo acordo assinado destacavam-se os aumentos salariais, a integração de todos os ferroviários na Nova Caixa de Previdência³⁵, revisão das carreiras profissionais e reorganização do quadro de efectivos.

No entanto, e apesar dos elogios surgidos na Imprensa³⁶ os longos anos em que os ferroviários não conseguiram ver as suas reivindicações satisfeitas e alterações nas suas condições de trabalho, fazem com que os motivos para a continuação da luta se justifiquem. Assim, no final da década de 60 começam a desenvolver-se acções de luta intensa, em que os ferroviários fazem chegar ao Ministério das Corporações uma longa lista de reivindicações com mais de 10 mil assinaturas entre o pessoal das oficinas e da linha. Das reivindicações, faziam parte o aumento dos salários, subsídio de alojamento, cumprimento do horário de trabalho de 8h, pagamento de horas extraordinárias, actualização dos subsídios de fardamento entre outras. Depois de entregues no Ministério, uma cópia foi entregue à Imprensa, procurando assim os ferroviários o apoio nacional mas mais uma vez a censura impôs o completo silêncio sobre o assunto e a Polícia Política aumentou a vigilância e o cerco aos suspeitos de “agitadores”.

Em simultâneo, os ferroviários dos Serviços Centrais (os chamados administrativos) uniam-se á luta, enviando ao governo uma lista de reivindicações que em alguns pontos coincidiam com os seus colegas das oficinas e linhas: aumento salarial, revisão periódica dos salários, concessão de subsidio de alojamento, subsidio de férias e pagamento de horas extraordinárias, entre outras.

Perante este cenário comum de reivindicações, ganha força entre os ferroviários a necessidade de reforçar a unidade e a organização dos trabalhadores, solicitando-se ao Sindicato do Centro, a convocação de uma Assembleia Geral para debater estas questões e rever o Acordo Colectivo de Trabalho. Mais uma vez, demonstrando a cumplicidade existente entre os dirigentes sindicais e órgãos do governo, o pedido dos trabalhadores foi recusado. Em resposta, a direcção da luta passa a ser assumida pela *Comissão Nacional dos Ferroviários* que apelam à pressão junto da administração por parte de todos os ferroviários, pressionando também os dirigentes sindicais para se associarem à luta.

Como resposta, o Ministério das Corporações decide criar uma comissão mista para rever o Acordo Colectivo de Trabalho em vigor e começam a circular notícias na imprensa (para além do discurso do próprio Ministro das Corporações³⁷) de que a situação salarial da CP se deve aos déficits crónicos da empresa, não tendo esta condições financeiras para rever a sua política salarial e por isso, não pode atender às

³⁵ Decreto Lei nº 40.262 , Portaria nº 17.963 – fusão das 13 caixas existentes assegurando aos inscritos a manutenção dos benefícios

³⁶ Boletim da CP; O Século

³⁷ 09.12.1968

reivindicações dos ferroviários. Estes por sua vez, não aceitam a explicação e contra argumentam com os elevados salários dos administradores.

Perante isto, a *Comissão Nacional* apela mais uma vez à unidade ferroviária e procede a um inquérito para decidir qual o caminho a seguir em simultâneo e em toda a rede ferroviária, escritórios, oficinas, estações, comboios, serviços centrais, são difundidos panfletos (apesar da rigorosa vigilância da Polícia Política), incentivando os ferroviários a seguir o exemplo de outros trabalhadores em luta, como foi o caso dos trabalhadores da Carris.³⁸

Na CP foi decidido como forma de luta o *Luto Ferroviário*, deste modo, milhares de ferroviários em todo o país, traziam braçadeiras pretas dando a conhecer a sua luta e contornando ao mesmo tempo o silêncio imposto pela censura. Iniciado em Janeiro, manteve-se durante algum tempo apesar do aumento da repressão e campanhas de intimidação desencadeadas pelas forças de segurança, especialmente a PIDE. Nas oficinas do Barreiro o luto teve adesão total, no Rossio 90% dos trabalhadores, no Entroncamento foi quase total e apesar de a adesão ter tido mais sucesso no Sul em particular nas zonas ferroviárias do Sul do Tejo, foi seguido noutras regiões em particular no Norte do país.

Perante a adesão a esta forma de luta e à previsão de novas formas, o governo decide publicar um conjunto de medidas³⁹ que visaram quebrar a combatividade dos ferroviários e quebrar a sua unidade reivindicativa. Apesar das tentativas de controlo das lutas ferroviárias, estas continuam e no verão de 1969, milhares concentram-se em Lisboa para exigir da *União dos Sindicatos Ferroviários* a realização de uma Assembleia Geral para preparação de um novo Acordo Colectivo de Trabalho, apesar de fortemente reprimida conseguiu o apoio de outros ferroviários e outros sectores de trabalho. Em Outubro nova vaga de paralisações, em particular nas oficinas mas também em estações e outros serviços. Perante a força demonstrada, o governo decide iniciar as negociações para um novo Acordo Colectivo de Trabalho.

Os anos 70 são anos de grandes dificuldades para o país, a turbulência vivida dificultava as medidas de racionalização. A CP apresentava-se fortemente endividada, apesar dos esforços desenvolvidos pelos sucessivos Governos com estudos de reorganização do sector ferroviário. Nos finais dessa década, apresentava encargos financeiros que chegaram a 25% dos custos totais⁴⁰. Empresa de mão-de-obra intensiva, cujos custos com o pessoal aumentavam consideravelmente, o recurso continuava a ser o governo que propôs um novo contrato-programa, cuja execução só teve lugar nos finais dos anos 80.

Perante a continuação da difícil situação económica da CP, os trabalhadores continuam com motivos para reivindicações que vão sendo controladas e silenciadas pelas forças

³⁸ Greve da Mala – cobradores em protesto não vendiam bilhetes aos passageiros

³⁹ Aumento dos salários para os trabalhadores no activo e reformados, actualização de abonos, subsídios de deslocação

⁴⁰ Gilberto Gomes, *O Caminho de Ferro Revisitado*.

policiais, com ferroviários presos pela PIDE e deportados para as colónias. Apesar das perseguições e represálias, em 1973 quando se dá a formação da Intersindical encontram-se ferroviários não só nas negociações para a sua formação como depois no seu funcionamento.

Com a restauração da liberdade em 1974, a CP torna-se numa empresa pública e a liberdade sindical é recuperada, surgindo diversos sindicatos no sector ferroviário.

Bibliografía:

Arquivo CP

Colecção de *Ordens da Direcção Geral – Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses*;

Actas do Conselho de Administração

Actas da Comissão Executiva, 1927-1928

Greve de 1914 – Secretaria Geral, CP

Acordo Colectivo de Trabalho, 1955, 1961

Geral:

Boletim da CP, 1930-1961

Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1980-1967

O Caminho de Ferro Revisitado, catálogo da exposição, Lisboa, 1996

Os Caminhos de Ferro Portugueses 1956-2006, Lisboa, CP/Público, 2006

Abraçã, Frederico Quadros, *Caminhos de Ferro Portugueses Esboço da sua História*, CP, Edição do Centenário, Lisboa, 1956

Barreto, José, “Sindicalismo e Política nos Caminhos de Ferro” in: *Estudos Históricos I – Para a História dos Caminhos de Ferro, Lisboa, CP, 1999*

Barreto, José, “Comunistas, católicos e os sindicatos sob Salazar” in: *Análise Social*, Vol. XXIX. Lx, 1994

Cabral, Manuel Villaverde, *Situação do operariado nas vésperas da implantação da República*, in: *Análise Social*, Vol. XIII, Lx, 1977

Medina João (direcção), *História Contemporânea de Portugal*, Lisboa, Multilar, 1990

Morais, João e Violante. Luís, *Contribuição para uma cronologia dos factos económicos e sociais, Portugal 1926-1985*, Lisboa, Livros Horizonte, 1986

Patriarca, Fátima, “A institucionalização corporativa – das associações de classe aos sindicatos nacionais”, *Análise Social*, nº 110, Lisboa, 1991

Rosas, Fernando (coord), *Portugal e o Estado Novo (1930-1960)*, Lisboa, 1992

Telo, A.J. *O Sidonismo e o Movimento Operário Português*, Ulmeiro, Lisboa, 1977