



Séde — Praça 8 de Maio, 41

TELEFONE 229

REC. 919/1946 435
R. 1/19

Figueira da Foz, 20 de Junho de 1946 - ANNO XXI da R.N.

Exmº Snr. Presidente da Comissão de Inquérito aos
Elementos da Organização Corporativa

Palácio da Assembleia Nacional

LISBÔA

N.º II2/46

C / P
S

Referência á circular 3/I4, de 10 de Maio findo.

Temos a honra de enviar a V.Exª, pelo correio de hoje, registado, os documentos solicitados na circular acima, bem como os sucintos esclarecimentos que melhor soubemos prestar a V.Exª, dada a nossa probreza de intellecto, mas no desejo de que algo seja proveitoso a bem da Organização Corporativa e possa prestar ajuda á douda Comissão de Inquérito da mui digna Presidencia de V.Exª.

Pedimos nos seja relevada a demora em responder, mas como simultâneamente temos de prestar o nosso trabalho profissional e dirigir o Sindicato, não nos foi possível faze-lo em mais curto prazo.

Nos subscrevemos, endereçando a V.Exª amistosas saudações corporativistas.

A Bem da Nação

Pell' a DIRECÇÃO
O PRESIDENTE

José Luiz Pereira



REC. 22 / 8 / 1946 — 435 —
ESP. / / 19

N.º

INDICAÇÕES DE ORDEM GERAL:



N.º

AÇÃO DE CARACTER SOCIAL:

Da data da fundação do Sindicato em 1937 a 1942, algumas diligências foram feitas pelas Direcções, junto da Companhia, objectivamente á melhoria das condições de vida e de trabalho dos filiados.

Na gerência da Comissão Administrativa, foram socorridos com auxilio monetário durante vários meses, alguns operários despedidos pela Companhia. Entretanto esta pedia á Delegação do Instituto do Trabalho auctorisação para trabalho extraordinário. (extranha interpretação do Artº 20º do Estatuto do Trabalho Nacional).

Desde 1938 que, em cooperação com a Companhia, vem funcionando durante a epoca balnear, uma colónia infantil para filhos dos agentes. Desde 1942 que funciona tambem a colónia infantil para ares da serra. A Cª vem auxiliando financeiramente esta obra.

No mesmo ano foi criada uma biblioteca, cuja existencia actual é de 950 livros, alguns d'êles profissionais e que são facultados aos filiados dispersos pela linha, por meio de requisição.

A partir de 1939 passou a Companhia a conceder a folga quinzenal.

Em Dezembro de 1942, foi presente pela Direcção do Sindicato, á Direcção e á Administração da Companhia, um projecto de Acôrdo Colectivo de Trabalho que, apesar das diligências do assistente social do Instituto Nacional do Trabalho, Sr. Dr. Silva Dias, não se conseguiu que a Companhia concordasse em negocia-lo.

Só em 1943, quando foi publicada a Portaria de 8 de Abril do referido ano ~~1942~~ é que se verificou melhoria na remuneração e condições de trabalho. Então foram estabelecidos novos vencimentos; definidos os horarios de trabalho de todo o pessoal, a consequente contagem do trabalho extraordinário e o devido pagamento dêsse trabalho pelo vencimento básico; posto em prática o sistema de folga semanal remunerada a todo o pessoal do quadro efectivo e a algum suplementar, com excepção do assalariado; o estabelecimento do abôno de família e novo sistema de diuturnidades, o que resultou um aumento em média de 25% até 40% englobando os mais elevados abonos de família. Da adopção do novo sistema de diuturnidades resultou generalização do referido prémio de assiduidade no trabalho, o que até então não se praticava.

Como vários vencimentos ficaram diminuidos em relação á C.P., instou-se junto da Companhia e do Instituto para que os referidos fôsse corrigidos, assim como a classificação estabelecida para o pessoal das Oficinas Gerais.

N.º

A Delegação do Instituto Nacional do Trabalho, em Coimbra, iniciou inquerito nas Oficinas, objectivamente á correção desejada, mas a sua acção foi tolhida por influente detracção junto do então Ministro das Obras Públicas e Comunicações, motivando a suspensão dos trabalhos em curso, o que provocou sérias apreensões a este Sindicato, conhecido que era o estado de espirito dos operários em face de tão elevado prejuizo monetário que hiam ter, em relação aos operários da C.P. prestando trabalho nas oficinas de Alfarelos e de Ovar.

Foram empregues diligências, por várias vezes, junto da Companhia e do Instituto, para que se procurasse melhorar as condições de instalação do pessoal, quer na habitação quer no proprio local do trabalho. Neste capitulo muito pouco ainda foi feito, pois importa sobremaneira higienizar, moralizar e mesmo cristianisar o lar ferroviário, o que reputa da mais elevada importância para a pretendida dignificação do trabalho expressa no Estatuto. Pois aguarda-se ansiosamente que a habitação da maioria dos ferroviários deixe de ser de degradante promiscuidade e dependente, o que é anti-constituicional.

Em face do constante aumento do custo da vida, por diversas vèzes se solicitou á entidade patronal óbolos e subsídios do Natal, que foram generosamente concedidos, amenisando o atribulado viver dos filiados em activo serviço, não se conseguindo ver melhorada a situação económica dos reformados.

Em Outubro de 1944, por chamamento do próprio Estado, se estabeleceu contacto conjunto de todos os organismos sindicais ferroviários e os representantes patronais, para se fazer conhecidas qual o plano das aspirações dos ferroviários, respeitantes a remunerações e condições de trabalho.

Imediatamente se pensou na elaboração dum projecto de Acôrdo Colectivo de Trabalho, a cuja ideia este Sindicato deu a sua pronta adesão. Foi o referido projecto elaborada com a participação de todos os presidentes das Direcções dos Sindicatos ferroviários do Paiz e só aguarda seja aceite o seu negociamento, posto que, não o poudeser então, porque, dada a urgência em ser melhorada a situação financeira dos ferroviários houve que responder a um questionário presente ás Comissões Técnicas e Central que trabalharam de Outubro de 1944 a Junho de 1945, dahi resultou um aumento de 15% que, englobado a 10% já concedido voluntariamente pela Companhia, fez 25% de subvenção sobre os vencimentos e diuturnidades estabelecidos pela Portaria de 8 de Abril de 1943. A média do custo da vida estava em 74,5 % e aumento total sobre os vencimentos de antes da guerra estava em média 50% a 65% (incluindo os abonos de familia).

N.º

Em Outubro de 1945, ao se concluírem os trabalhos das Comissões Técnicas e Central, mais uma vez se procurou, dentro dos números da estatística oficial do encarecimento do custo da vida, elaborar tabelas de vencimentos possíveis de pagar e satisfatoriamente aceites pelos filiados. Mas perante a oferta da C^a simplesmente de 10% de aumento, impossível se tornou chegar a acôrdo visto que existia a imperiosa necessidade de se levantar o poder de compra, já desfalcado, com mais 30% de aumento nos vencimentos e salários, para se fazer face aos 78% de aumento do custo da vida, como então atestava o Boletim Oficial. Perante a intransigência do Delegado da C^a, o Delegado do Pessoal entendeu, e bem, deixar a solução do momentoso problema ao arbítrio do Estado, como detentor da função de justiça. E assim determinou o Governo, pela Portaria de 20 de Dezembro de 1945, novas tabelas de vencimentos e diuturnidades e aumento de percentagem de cobranças feitas pelas revisores de bilhetes, que resultou aumentos nos vencimentos e salários entre 20% a 30% e até 35%, e mesmo 40% (para muitos operários das oficinas gerais) e satisfazendo a antiga aspiração de unificação de vencimentos e categorias com a C.P.

Com a publicação da Portaria de 17 de Março p.p^º, nomeando Comissões Arbitrais, novamente o Governo demonstra sua boa vontade em que sejam aperfeiçoados os diplomas legais, relativamente a vencimentos e condições de trabalho. Efectuadas apenas duas reuniões preliminares, foram os trabalhos interrompidos, em consequência de ter sido levantada pelo Delegado Representante da C^a do Norte de Portugal, a questão de rígida interpretação jurídica dum termo contido na Portaria, facto este que aos Delegados Sindicais fez crer, encontrarem-se em frente dum autêntico e consumado obstrucionismo.

E é de lamentar tal relutância em cooperar, o que é uma negação aos princípios contidos no Estatuto do Trabalho Nacional. Assim, torna-se mais árdua a missão Sindical, e dificilmente se irá solucionando o problema social no sector ferroviário. O que nos conduz á convicção de se considerar necessária a intervenção do Estado, para se conseguir melhores benefícios sociais. (art^º 6^º E.T.N.)

Respondendo especificadamente ás alíneas:

- a) - Não foi celebrado contrato ou acôrdo colectivo;
- b) - Junto circulares contendo tabelas dos vencimentos e salários determinados por Portarias Governamentais; de 8/4^º/1943 - 20/12^º/1945.
- c) - Os vencimentos e salários evoluíram de 1939 a Janeiro de 1946, entre 40% e 70% sobre o maior numero dos quais (excluindo o abôno de família).
- d) - Os filiados afastados do serviço têm-no sido por motivo disciplinar, e, pelas faltas cometidas, os regulamentos da C^a impõem a pena de demissão. Casos houve em que o Sindicato instou junto da C^a e do Instituto e não foi conseguida readmissão dum agente que prestou mais de 15 anos de efectivo serviço. Quando da paralisação anual de obras e reparações são dispensados do serviço alguns operários, durante 30 a 60 dias, os quais pertencem á classe de "adventícios".



II.º

- Os filiados do quadro efectivo descontam para a Caixa de Reformas e Pensões, fundada em 1901 e remodelado o seu regulamento com aprovação em sessão da Administração da Companhia em 26 de Novembro de 1931, a capitação de 5% dos seus vencimentos e diuturnidades. Contribui a Cª com igual importância e paga os encargos da doença.

Tem as seguintes modalidades de previdência:

Pensão de invalidez depois de 10 anos de serviço efectivo;

Pensão de reforma por velhice depois de 60 anos de idade, sendo com vencimento total quando com aquela idade e 33 anos de serviço efectivo;

Pensão de sobrevivência às viúvas e filhos menores e filhas solteiras;

Tem de fundos cerca de 12 milhões de escudos, geridos pela Cª.

O pessoal passou a receber abono de família desde Janeiro de 1943

O Sindicato vem prestando auxilio monetário aos seus associados que se encontrem em dificultosa situação financeira, em consequência de prolongada doença; auxilio de pagamento de recituário; auxilio para ajuda das despesas de funeral dos filiados, incendio de haveres e outros infortúnios comprovados.

São as seguintes somas dispendidas nesses actos de assistencia:

Ano 1937-1938	Escd.	5.210\$00	
" 1938-1939	"	5.145\$00	
" 1939-1940	"	5.690\$00	
" 1940-1941	"	5.300\$00	
" 1941-1942	"	4.127\$10	
" 1942-1943	"	3.875\$00	
" 1943-1944	"	5.055\$00	
" 1944-1945	"	5.652\$50	
" 1945-1946	"	6.500\$00	Total : 46:554\$60

Da importância anualmente dispendida, distribui-se em média 15% em subsidios para funeral.

Juntamos exemplar dos Estatutos.

Pell' A DIRECCÃO

O PRESIDENTE

José Luiz Pereira

Copia

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

Quadro do Pessoal da Administração previsto para o ano de 1946
estabelecido de harmonia com o nºI da Portaria de 28/12º/1945

<u>Categorias</u>	<u>Total</u>	<u>Observações</u>
Chefe de Secção	1	
Empregado Principal	1	
Empregado de 2ª classe	2	
Empregado de 3ª classe	1	
Escriturário	1	
Praticante de escritório	1	
Motorista	1	
Telefonista	1	
Paquetes	2	

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO-PARLAMENTAR

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

Quadro do Pessoal da Exploração previsto para o ano de 1946
estabelecido de harmonia com o nº I da Portaria de 28/12º/1946

<u>Categorias</u>	<u>Total</u>	<u>Observações</u>
Chefes de Repartição Principal	2	Presentemente, 1 destes lugares está preenchido por um sub-Chefe de Serviço.
Chefes de Repartição	2	
Chefes de escritorio regional de 1ª	3	
Chefes de Secção	3	
Empregados Principais (a extinguir)	5	A provêr de futuro por empregados de 1ª classe
Empregados de 1ª classe	11	
" 2ª "	14	
" 3ª "	17	
Escriturários	19	
Desenhadores de 2ª classe	2	
" " 3ª "	1	
Distribuidores de materiais de 1ª classe	2	
Capatazes de manutenção " 1ª classe	2	
Revisores de 1ª classe	3	
" " 2ª "	5	
Chefes de Lanço de 1ª classe	2	
" " 2ª "	3	
Encarregados de obras	8	
Fiel de Armazem de 2ª classe	1	
Enfermeiros de 2ª classe	2	
Capataz Geral de Via	1	
Chefes de Distrito	27	
Sub-Chefes de "	27	
Assentadores	108	
Guardas de P.N.	74	
Electricistas de 1ª classe	1	
" 2ª "	1	
Telefonista	1	
Mestre Geral de Edifícios	1	
Continuos de 1ª classe	2	Provido actual-mente por um funcionário suple-mentar.
" 2ª "	2	
		Providos actualment por agentes de 1ª classe

<u>Categorias</u>	<u>Total</u>	<u>Observações</u>
Condutores de 1ª classe	4	
" " 2ª "	11	
Guarda-freios de 1ª "	4	
" " " 2ª "	24	
Inspectores	3	Providos actualmente por Inspectores Principais
Chefes de 1ª classe	5	
" 2ª "	7	
" 3ª "	16	
Factores de 1ª classe	22	
" 2ª "	35	
" 3ª "	73	
Aspirantes	34	
Porteiros	3	
Capatazes de Manobras de 1ª classe	3	
" " " 2ª "	6	
Agulheiros de 1ª classe	12	
" 2ª "	34	
Engatadores	6	
Carregadores lampistas	3	
Guardas de estação	5	
Carregadores	81	
Chefes de Deposito de Maquinas	2	
Sub-Chefes " "	2	
Chefes de Maquinistas	1	
Maquinistas de 1ª classe	3	
" 2ª "	5	
" 3ª "	14	
Fogueiros de 1ª classe	8	
" 2ª "	25	
" " maquinas fixas	2	
Limpadores	19	
Revisores de material de 1ª classe	1	
" " " 2ª "	3	
" " " 3ª "	3	
Ensebadores	4	
Electricistas de 3ª classe	1	
Condutores de carruagens	6	
Mestre de Oficinas	1	
Contra Mestre Principal	2	Preenchido actualmente por I Engenheiro Adjunto
" " de 1ª classe	5	
" " 2ª "	2	
Chefes de Brigada de 1ª classe	2	
" " 2ª "	2	
Rondistas	3	
Operários de 1ª classe	15	
" 2ª "	19	
" 3ª "	57	
" -ajudantes	63	
Serventes	56	