

## O COMBOIO EM PORTUGAL

Departamento de Informática  
Universidade do Minho  
Campus de Gualtar  
4710-057 BRAGA  
Telefone: 253.604457  
Fax: 253.604471

<http://ocomboio.net>

### 020 O 25 DE ABRIL NOS CAMINHOS-DE-FERRO - PAULO VILA



© OPERÁRIOS DAS OFICINAS DO BARREIRO, DÉCADA DE 70 DO SÉC. XX, ARQUIVO HISTÓRICO CP.

#### O 25 DE ABRIL NOS CAMINHOS-DE-FERRO

Há 80 anos – assinalam-se no próximo dia 28 de Maio – o general Gomes da Costa liderou o golpe de estado militar que instaurou em Portugal a ditadura. Durante quase meio século, o país assistiu resignado aos sortilégios de um regime que lhe coarctou a esperança e a liberdade. O progresso e a felicidade. A alfabetização e a intelectualização.

Mais ou menos activas, o combate ao fascismo foi ganhando adeptos no interior de algumas organizações e classes

sociais. Entre elas, a dos ferroviários. E no ano em que se comemoram os 150 anos dos caminhos-de-ferro portugueses é, pois, inteiramente justo lembrar o contributo por eles dado para depor um regime fascista. Muitos deles, pagaram-no com o próprio emprego. O despedimento era a punição para quem ousava discordar ou questionar as “virtudes” do Estado Novo. Afinal, o slogan com que Salazar inaugurou a fase da “ditadura nacional” era bem claro: “Tudo pela Nação, nada contra a Nação”.



© CARPINTEIROS DA COMPANHIA REAL (PORTUGAL), LISBOA SANTA APOLÓNIA, SÉC. XIX, ARQUIVO HISTÓRICO CP.

Mas a revolução que restituiu a liberdade a Portugal também produziu efeitos no interior da Companhia dos Caminhos-de-Ferro Portugueses. Em 27 de Novembro de 1974, A. Carvalho da Fonseca, Director da Direcção de Pessoal da CP, assina o comunicado que anuncia a "reintegração na Companhia de agentes demitidos por motivos políticos".

Nele se dão conta das condições de readmissão na CP daqueles agentes, estabelecidas na sessão do Conselho de Administração da empresa do dia 6 de Novembro de 1974, "após ouvidos os sindicatos". Determinou-se, então, que "até 25 de Abril de 1975 a Companhia dos Caminhos-de-Ferro Portugueses integra nos seus serviços todos os agentes que foram despedidos por motivos políticos, desde que estes o requeiram, no prazo referido". Para afeitos de antiguidade, o

Conselho de Administração determinou que "o tempo de ausência da Companhia de tais agentes não é descontado". Não existem referências quanto ao número de trabalhadores que foram demitidos nestas circunstâncias. Sabe-se, no entanto, que os cerca de 25.000 funcionários que ali trabalhavam à época faziam da CP uma das maiores empresas portuguesas.

Para tornar esta readmissão o mais equitativa possível, a quarta cláusula previa o seguinte: "Os agentes despedidos são readmitidos para a categoria e classe que possuíam à data da demissão, ascendendo posteriormente à categoria e classe que lhes competiria, excepto se o acesso a essas categorias e classes estiver condicionado à prestação de provas de exame". Nos casos em que tal sucedia, a readmissão dos agentes ficava "condi-

cionada a revelarem a aptidão necessária para o desempenho das respectivas funções, avaliada através de exame médico". Na eventualidade dos trabalhadores não possuírem "a aptidão necessária", estava igualmente previsto que os agentes seriam readmitidos "para serviços adequados à sua capacidade física", desde que tais categorias existissem na Companhia.

Na oitava e última cláusula dos princípios de readmissão na CP, o Director da Direcção de Pessoal fazia ainda saber que "os trabalhadores demitidos por motivos políticos e reintegrados na Companhia terão direito, no ano de entrada, a férias,

subsídio de férias e Natal, e demais condições estabelecidas no Acordo Colectivo de Trabalho ou, entretanto, acordadas entre os sindicatos ferroviários e a Administração da Companhia".

A reintegração dos trabalhadores despedidos por razões meramente políticas foi, sem dúvida, uma das maiores conquistas dos sindicatos ferroviários logo após o 25 de Abril. A partir daqui, e porque se tratava de uma classe capaz de fazer parar, com recurso a greves, um sector tão crucial como o dos transportes, nada voltou a ser como dantes. As sucessivas administrações da CP, e até mesmo alguns governos, tudo fizeram para patrocinar o

aparecimento de novos sindicatos no interior da Companhia. Era preciso "dividir para reinar". E o certo é que a "estratégia" funcionou. Actualmente, existem cerca de três dezenas de sindicatos do sector ferroviário. Exceptuando o Sindicato dos Maquinistas (SMAQ), para o qual ainda hoje todos os sindicalizados disponibilizam mensalmente uma percentagem do salário para um fundo de greve, os restantes quase não chegam a ter expressão. As greves saldaram-se, por isso, como ainda recentemente aconteceu, em autênticos fracassos.

TEXTO DE PAULO VILA.  
EDIÇÃO ONLINE DE DARIO SILVA.  
PUBLICADO ONLINE EM MAIO 2006.



© CARPINTEIROS DA COMPANHIA REAL (PORMENOR), LISBOA SANTA APOLÓNIA, SÉC. XIX, ARQUIVO HISTÓRICO CP.