



**COM OS
TRABALHADORES
UM SECTOR
FERROVIÁRIO FORTE
AO SERVIÇO DO POVO
E DO PAÍS**

**REUNIÃO
NACIONAL
DE QUADROS,
FERROVIÁRIOS**

**Entroncamento - 27 de Maio de 2017 - 10:00
Sala Estúdio 121 (Euroshopping)**

 **PCP**

REUNIÃO NACIONAL DE QUADROS FERROVIÁRIOS

COM OS TRABALHADORES UM SECTOR FERROVIÁRIO FORTE AO SERVIÇO DO POVO E DO PAÍS

ENTRONCAMENTO, 27 DE MAIO 2017
– DOCUMENTO DE TRABALHO –

I

Ofensiva contra o Sector Ferroviário

No dia 5 de Abril de 1975, quase um ano sobre o 25 Abril de 1974, já com uma Comissão Administrativa a dirigir a CP, a convocação da União dos Sindicatos Ferroviários, os trabalhadores ferroviários reuniram-se em Plenário Nacional, no Pavilhão dos Desportos, em Lisboa e decidiram exigir ao governo provisório, a **NACIONALIZAÇÃO** da CP, uma medida fundamental que se impunha para colocar o caminho-de-ferro ao serviço da economia nacional, como estruturante e estratégico do seu desenvolvimento.

Foi uma medida que se impunha e de grande alcance! A luta continuava!

A 16 de Abril desse ano, o governo decide nacionalizar a CP, pelo Decreto-Lei nº 205-B/75, assinado, entre outros, pelo 1º Ministro Vasco Gonçalves e pelo Ministro sem pasta Álvaro Cunhal.

Este passo, fundamental para o processo já em curso na empresa, criou condições para a valorização do transporte ferroviário no contexto da sua importância estratégica e estruturante para a economia e o desenvolvimento harmonioso do país e da mobilidade dos portugueses.

A empresa encontrava-se em 25 de Abril de 1974, num estado de grande atraso e obsolescência ao nível das infra-estruturas, do material circulante e dos processos de trabalho! Muito havia a fazer e foi imediatamente desenvolvido, como foi a rescisão dos contractos com os empreiteiros, integrando os trabalhadores na CP.

A dinâmica criada pela nacionalização provocou um salto enorme ao nível das melhorias nas infra-estruturas e no material circulante, nos trabalhadores e na oferta aos utentes, atingindo-se crescimentos nos indicadores de produção muito significativos.

Essa dinâmica passou a conviver com a contra-revolução desde 1976, com o 1º governo PS/Mário Soares, que iniciou um período de 40 anos, de governos da responsabilidade PS, PSD e CDS, de forte ofensiva à CP e ao sistema ferroviário, com o objectivo da sua redução à expressão mais simples, visando a entrega aos privados.

O caminho de ferro resulta de dois princípios físicos, o guiamento roda/carril e a aderência aço/aço e de uma técnica operacional, o comboio. Isto ilustra a importância **da Unidade entre a infra-estrutura e a Exploração!**

Quando em 1991, a União Europeia elaborou e aprovou a Directiva 91/440, que previa a obrigatoriedade da separação contabilística entre a infra-estrutura e a exploração, diversas entidades e ferroviários mais conscientes, mesmo sem estarem ligados ao movimento operário, ficaram preocupadas!

Então, a União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC) elaborou um trabalho designado como “Para uma transformação do sistema ferroviário internacional no quadro de uma nova política de transportes na Europa”.

Aí podemos encontrar o seguinte:

“As interacções entre a infra-estrutura e a exploração são intrinsecamente muito mais marcadas na técnica ferroviária, do que nos outros modos de transportes. Com efeito, o caminho-de-ferro é um sistema em que as duas componentes essenciais - material circulante e instalações fixas - devem estar organicamente adaptadas uma à outra. Esta característica, que não existe com o mesmo nível nos outros modos de transportes, amplia-se com a evolução tecnológica como, por exemplo, no domínio da alta velocidade”

E o seguinte:

“Convém precisar que a separação contabilística não deve impor uma separação da infra-estrutura da gestão ferroviária e criação de duas entidades, porque é essencial que o sistema ferroviário se mantenha sob uma só e mesma direcção, na óptica da optimização do conjunto deste sistema”.

E nós acrescentamos “...e da garantia da segurança das pessoas e bens”.

Mas o projecto da União Europeia para o Sector não nascia de necessidades da ferrovia, mas sim do aprofundamento do processo de integração capitalista. Daí as contradições, a dificuldade e a complexidade do processo. Tudo para mercantilizar o mais possível, e colocar o sistema sobre o domínio das multinacionais, sejam as fabricantes sejam as operadoras de serviços.

Nesta evolução **a luta de classes** foi intensíssima, a organização, resistência e **luta** dos trabalhadores foi fortíssima. PS, PSD e CDS trataram de preparar a ofensiva, e por aqui, tentar minar e enfraquecer a **Unidade dos Ferroviários, inicialmente agregados na Federação dos Sindicatos Ferroviários/Intersindical Nacional**.

O primeiro ensaio deu-se em 1978, com a constituição do SMAQ e, no mesmo ano, a formação da UGT, logo seguida de uma quantidade enorme de sindicatos paralelos e amarelos. A divisão estava a andar, desmobilizando, fazendo trabalho de sapa, traindo, alinhando com as administrações e facilitando a tomada de medidas dos governos PS, PSD e CDS e seus “boys” nas administrações.

A ofensiva do PS, PSD e CDS, tendo por objectivo a privatização, desenvolveu-se em torno dos seguintes eixos:

- Reduzir trabalhadores;
- Fechar linhas, ramais, estações, apeadeiros;
- Suprimir comboios e reduzir serviços;
- Desmembrar, passando áreas importantes da empresa (manutenção e reparação do material circulante, formação, via fluvial, infra-estruturas, transporte de volumes, oficinas gráficas, transporte de mercadorias) para empresas associadas numa 1ª fase, para depois fechar ou privatizar;
- Recorrer sistematicamente a consultores e outros prestadores de serviços;
- Não atribuir indemnizações compensatórias e financiamentos para investimentos de acordo com as necessidades e propostas das Empresas, mas sim verbas cada vez menores e entregues fora de tempo;
- Recorrer, obrigatoriamente, ao endividamento aos bancos privados, aumentando de modo galopante os juros e custos financeiros;
- Partir deliberadamente a CP, sem nada o obrigar, em duas empresas, a REFER e a CP, separando a infra-estrutura da exploração;
- Criar um ambiente de pressão sobre os trabalhadores, para facilitar a destruição de postos de trabalho;
- Provocar cada vez mais riscos à operação ferroviária, diminuindo a segurança da circulação.

É no meio disto tudo que **as populações perdem mais de 1.500 km de caminho de ferro em trinta anos**, tendo sido encerradas as linhas do Sabor, Tua, Corgo, Tâmega e Dão; os ramais de Monção, Lousã, Estremoz, Vila Viçosa, Mora, Reguengos, Moura, Sines, Montemor-o-Novo e Montijo; e encerrados os troços Pocinho-Barca de Alva na linha do Douro; Guimarães-Fafe e Famalicão-Trofa na Linha de Guimarães; Sernada-Viseu na linha do Vouga; Covilhã-Guarda na Linha da Beira Baixa; Figueira da Foz-Pampilhosa na Linha da Beira Alta; Beja-Funcheira na linha do Sul, tendo ainda sido retirada à CP para a sua entrega ao Metro do Porto a Linha da Póvoa.

Com estas decisões foram destruídos mais de 19.000 postos de trabalho.

Foi pura e simplesmente anulado o transporte de mercadorias em regime de detalhe e pequenos volumes e criada uma empresa (TEX), entretanto já vendida aos Urbanos.

O transporte fluvial entre Lisboa e o Barreiro, foi entregue a outra empresa, entretanto criada, a Soflusa, já «vendida» à Transtejo.

Foram criadas a TEX («vendida»), Soflusa («vendida»), Fergráfica (extinta), Fernave, EMEF, Invesfer, ASSER, SIEMEF, RAVE («extinta»), CP Carga («vendida»), Unidade de Investigação e Desenvolvimento da EMEF (vendida) e REFER.

Fora da CP, mas com impacto do sector ferroviário, foi encerrada a Bombardier (antiga Sorefame), deixando o país sem fabrico de material circulante ferroviário, só positivo para as transnacionais e para as negociatas com material usado da RENFE.

Nesta ofensiva, que acompanha e integra o processo contra-revolucionário, a adesão à CEE em 1985, assume uma importância muito grande, pela negativa, obviamente.

Em 1991, com a saída da Directiva 91/440, foi preparado o terreno para a liberalização do transporte ferroviário e a entrada dos privados a operar no tráfego de passageiros e mercadorias.

Cá estão de novo PS, PSD e CDS a utilizar isto, no seu sentido mais negativo, sem que a tal estivessem obrigados. Em 1991, foi promovida internamente à CP a separação contabilística e funcional entre a infra-estrutura e a exploração (2 Direcções Gerais).

Com PS/António Guterres e tendo João Cravinho como Ministro dos Transportes, após uma campanha frenética e diária contra a CP, a propósito do seu passivo, em 1997 retiraram as infraestruturas e a circulação à CP, criando a REFER (passou definitivamente em Janeiro de 1999) e em 1998 criaram o INTF – Instituto Nacional do Transporte Ferroviário.

A modernização da Linha do Norte, que foi concebida apenas na óptica de passageiros, para velocidades de 220 km/h e 2h15 entre Lisboa e Porto, foi executada com os comboios a circularem, de modo a estar concluída para a EXPO 98, nunca foi concluída completamente, teve um atraso enorme, com avultadíssimos prejuízos! O serviço alfa pendular foi iniciado apenas em Julho de 1999, mas mesmo assim sem ter a linha pronta!

Neste ano de 1999, após um concurso no qual a CP foi impedida de concorrer, o serviço suburbano no eixo norte-sul e Ponte 25 de Abril, foi “entregue” à Fertagus do grupo Barraqueiro!

O sistema de comunicações designado por Rádio Solo Comboio (RSC) foi implementado pela primeira vez nas Linhas de Sintra e Cintura em 1986, ano esse em que se iniciou o estudo de um sistema de controlo automático de velocidade (CONVEL), que só veio a ser implementado nas mesmas linhas em 1993. Os principais investimentos ao nível da sinalização só foram iniciados em 1991!

Em 2006 o INTF foi extinto e criado o IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres – (com a ferrovia e a rodovia...), que em 2012 passou a IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes – integrando outros modos de transporte.

A fase era a de prosseguir a entrega aos privados de mais partes do sector ferroviário!

- PPP's, através das tentativas de sub-concessionar os suburbanos de Lisboa e Porto aos privados, com uma experiência-piloto na Linha de Cascais. Esta seria a 1ª fase e a seguinte as privatizações!
- Privatização da CP Carga (hoje Medway) e tentativa de privatização da EMEF!
- Fusão da REFER com as EP!

A tendência internacional é a inversa, isto é, reverter a separação estrutural à semelhança do que estão a fazer a França e a Espanha!

Se voltarmos outra vez às preocupações e recomendações da UIC – União Internacional dos Caminhos-de-ferro – verificamos que esta ofensiva política contra o sistema ferroviário, fica **desmascarada!**

- Porque é **anti-caminho de ferro**;
- Porque **umenta o risco ao nível da segurança**;
- Porque é **contra a essência da técnica ferroviária**;
- Porque é **contra o desenvolvimento harmonioso ao nível local, regional e nacional**; ي
Porque é **criminosa!**

II

Resistência e ruptura com a política de direita

Tem sido enorme a resistência dos ferroviários e dos comunistas à ofensiva contra o sector ferroviário. Mas essa resistência não é um fim em si mesma, ela prepara as melhores condições possíveis para que tão depressa quanto possível se avance para a ruptura com a política de direita, para a concretização de uma política patriótica e de esquerda também no sector ferroviário.

É uma resistência a um processo, e por isso incorpora elementos «defensivos» mas igualmente «ofensivos», é uma resistência que tanto tenta travar a retirada de direitos (como aconteceu com a luta contra a tentativa de roubo das concessões de transporte aos ferroviários) e rendimentos (como aconteceu com as lutas recentes contra os roubos, congelamentos de salários e carreiras profissionais), como travar privatizações (como as lutas recentes contra a privatização da EMEF e da CP Carga - actual Medway) como reivindica aumentos de salários, investimentos concretos ou uma outra política para o sector.

Conscientes do largo investimento realizado pelo grande capital na divisão dos ferroviários e da importância da unidade e da luta para que mais trabalhadores adquiram consciência dos patamares superiores de luta que é preciso travar, os comunistas têm que ser cada vez mais o motor da unidade na acção no sector ferroviário.

A ruptura com a política de direita no sector, só pode ser plenamente concretizada como parte de um processo mais vasto e nacional que tenha como objectivo uma política patriótica e de esquerda, onde importa ter presente o seu programa para o sector ferroviário:

Reconstruir uma empresa única, nacional e pública.

A pulverização do sector ferroviário, realizada a mando do capital nacional e internacional, criou múltiplas oportunidades de negócio para os mandantes, mas degradou a oferta, a fiabilidade e segurança da operação, precarizou as relações laborais, provocou o aumento de custos para os utentes e para o Estado, degradou a soberania nacional.

O processo de reconstrução da empresa única, nacional e pública implica a reversão de um conjunto de medidas graves, cada uma delas com o potencial de gerar linhas próprias de resistência:

- Implica a reversão da criminosa fusão da REFER com a Estradas de Portugal, fusão que se destinou a solidificar a pulverização do sector ferroviário e a criar uma gigantesca gestora de subcontratações, subconcessões e parcerias público-privadas;
- Implica a reunificação da REFER e da CP, reunificando o gestor da infra-estrutura e a exploração dessa infra-estrutura;
- Implica a reunificação da EMEF e da CP, acabando com uma separação que mais não fez que aumentar os custos de manutenção e reparação e a sua dependência das multinacionais;
- Implica a renacionalização da Medway com a sua integração na CP, devolvendo ao país um instrumento estratégico do seu desenvolvimento económico soberano e sustentado; ı Implica a integração da operação hoje a cargo da FERTAGUS na CP, bem como dos respectivos trabalhadores, material circulante (que é público) e instalações.

A reconstrução de uma empresa única, nacional e pública para todo o sector ferroviário, devolvendo ao sector a coerência e articulação, ao Estado Português os instrumentos estratégicos de que necessita, e à economia nacional um poderoso e estratégico instrumento, sendo uma questão central não pode ser desligada de um vasto conjunto de outras medidas de ruptura com o caminho que tem sido imposto à ferrovia.

Dignificar o trabalho, valorizar os ferroviários

A unidade dos ferroviários sempre foi temida por aqueles que têm como objectivo apropriarem-se do Sector. Para conseguir quebrar essa unidade, apoiaram a divisão sindical, mas promoveram igualmente a pulverização do Sector e a precarização das relações laborais, num processo onde contavam ganhar duplamente: fragilizavam a capacidade de unidade e luta dos ferroviários; aumentavam a exploração da força de trabalho de onde extraem as mais-valias que distribuem entre si.

Esse é um caminho com o qual urge romper. Um caminho feito de múltiplas frentes de batalha contra a exploração, todas travadas no quadro da acumulação de forças dos próprios ferroviários:

- É preciso acabar com a crescente externalização de funções, e reconstruir a capacidade de resposta pública. Na manutenção e reparação do material circulante, onde a EMEF tem que contratar os trabalhadores necessários para assegurar um conjunto de valências transferidas para fora da empresa nos últimos anos. Na construção, manutenção e reparação da infra-estrutura, onde a REFER/IP entregou a empreiteiros praticamente toda a operação; na Engenharia Ferroviária, onde está quase a desaparecer a capacidade pública (e nacional) de responder ao projecto e fiscalização das obras de infra-estrutura;
- É preciso acabar com o recurso a empresas de trabalho temporário, que hoje são utilizadas na EMEF e na REFER/IP, com a contratação dos trabalhadores vítimas desse mecanismo para ocupar os lugares efectivos que de facto ocupam;
- É preciso acabar com a falta de operacionais em sectores chave da operação, sendo particularmente evidentes as faltas de trabalhadores na CP e na EMEF, assegurando a contratação dos trabalhadores efectivos necessários para assegurar a operação;
- É preciso concretizar a reposição do primado da contratação colectiva, na sequência da revogação do ponto 4 do artº 18 do DL 133/13 (por iniciativa do PCP) e do disposto no Orçamento de Estado para 2017.

Uma única prioridade: prioridade ao transporte ferroviário em segurança e com fiabilidade

O sector ferroviário tem sofrido de um mal comum a tantos outros sectores de actividade em Portugal: a sucessiva imposição de critérios, directivas e prioridades, muitos com a chancela «europeia», mas todos destinados a facilitar o processo de concentração monopolista, apesar das excelentes intenções com que são mascarados.

O transporte ferroviário tem que ser uma prioridade, quer no que respeita ao transporte de mercadorias, potenciando o desenvolvimento do aparelho produtivo nacional, quer no que respeita ao transporte de passageiros, como vertente fundamental do transporte público e do direito à mobilidade, que necessita de uma outra política, que promova a sua utilização massificada.

A prioridade do sector ferroviário tem que ser o servir o povo português, a sua mobilidade e o seu desenvolvimento económico, com segurança e fiabilidade. Àqueles que estão sempre dispostos a engolir o anzol da política de direita, argumentando com um «sim, mas...» pela situação financeira do país e das empresas públicas, importa sublinhar que o país e as empresas públicas estão hoje sufocados com o pagamento de uma dívida que resulta da aplicação da política de direita, desenvolvida por sucessivos governos do PS, PSD e CDS, agravada pela adesão e submissão à União Europeia. A solução para a dívida das Empresas Públicas terá que ser e será nacional.

Isto implica desde logo o libertar das empresas públicas do espartilho legislativo que lhes está colocado, destinado a tornar impossível o seu funcionamento eficaz. É em nome do controlo da despesa pública que os armazéns de material sobressalente estão vazios a aguardar autorizações de despesa do Ministério das Finanças, enquanto se vão canibalizando peças a outros equipamentos, e o tostão que hoje não se gasta é gasto amanhã multiplicado por mil, pelo stress acrescido imposto aos materiais e à operação.

É preciso acabar com o adiamento de reparações e manutenções por razões «economicistas», eliminando a pressão permanente sobre os ferroviários, assegurando o adequado aprovisionamento dos materiais necessários à sua atempada execução.

Mais recentemente duas novas medidas vieram ameaçar – e muito – a fiabilidade e a segurança. Trata-se da **fusão entre as entidades que investigam os acidentes ferroviários e aeronáuticos**, por iniciativa do Governo, e a **revisão dos Regulamentos Gerais de Segurança**, por iniciativa do IMT, com o objectivo claro de permitir a redução de trabalhadores, nomeadamente a generalização da circulação de comboios apenas com um trabalhador. Também aqui continua a optar-se por aprofundar o caminho errado em vez de com ele romper.

Investir no desenvolvimento da Rede Nacional com critérios nacionais

O Plano de Investimento Ferroviário em vigor (que é o PETI3 do anterior governo) apresenta uma visão completamente errada para o desenvolvimento das infra-estruturas ferroviárias nacionais, uma visão subordinada às imposições europeias:

- Sobrevaloriza a importância económica das ligações ferroviárias dos Portos ao Centro da Europa e desvaloriza a importância de assegurar uma rede ferroviária nacional em malha, pensada para o país, para dinamizar a produção nacional e que inclusive recupere linhas que têm sido abandonadas;
- Coloca a prioridade no trânsito de mercadorias produzidas por outros e transportados por outros, divorciando o próprio transporte de mercadorias das necessidades nacionais;
- Desvaloriza o transporte ferroviário de passageiros e atribui uma prioridade absoluta ao transporte de mercadorias.

É evidente que dizemos que estas opções são erradas porque as olhamos do ponto de vista do interesse nacional. Para quem as impôs – a União Europeia, os grupos económicos que dominam o Sector – estas opções têm toda a lógica, e asseguram-lhes lucros fabulosos à custa do investimento público. É importa destacar o quão erradas são estas opções porque é com base nos critérios que elas originam que se justifica o adiamento ou não concretização de investimentos prioritários.

A «modernização» da Linha do Norte, que se arrasta há mais de 30 anos, é um exemplo de como não se pode fazer, não estando ainda concluída, mas tendo já custado ao erário público mais que construir uma nova infra-estrutura de raiz. Este cenário foi denunciado publicamente pelo PCP desde o início.

A modernização e desenvolvimento da Rede Ferroviária Nacional deve ser uma prioridade, canalizando os recursos nacionais, e subordinando-se ao interesse nacional. Elas podem ainda animar importantes frentes de luta no plano local, que devem convergir com a luta dos ferroviários.

Apontamos algumas das prioridades para esse investimento:

- Requalificação da **Linha de Cascais**;
- Requalificação da **Linha do Oeste**;
- Requalificação da **Linha do Algarve**;
- Electrificação da **Linha do Minho, do Douro e do troço Casa Branca -Beja**;
- Reconstrução e Electrificação do **Ramal da Lousã**;
- Reabertura da **Linha do Leste, do Tua, do Corgo e do Tâmega**;
- Conclusão da **Linha da Beira Alta**.

Um plano Nacional para o Material Circulante

Há demasiados anos que o país deixou de investir no material circulante, tendo-se inclusive adiado investimentos inadiáveis – como foi o caso dos comboios para a Linha de Cascais. Nos últimos anos, a agravar ao desinvestimento, assistimos à política imposta à CP de aluguer de sucata a Espanha, com o que se vai «respondendo» a um conjunto de linhas, de forma cada vez pior.

É evidente que o criminoso encerramento da SOREFAME (empresa nacional que construiu os comboios da Linha de Sintra e do Metropolitano, por exemplo) torna mais complicado ao Estado Português a resposta às necessidades de material circulante. Mas o país não está condenado a optar entre alugar material velho e comprar o que as multinacionais querem vender, ao preço que querem vender. Portugal deve olhar para estas necessidades como uma oportunidade de atingir um objectivo estratégico: reconstruir a capacidade produtiva de material circulante. E isso pode ser alcançado através de uma atempada planificação das necessidades, realizando um plano de encomendas nacional, mas impondo a crescente incorporação produtiva nacional – via EMEF – como condição estruturante do caderno de encargos.

E enquanto se enfrentam e planificam as necessidades de aquisição de material circulante, é preciso cuidar daquele que temos em condições, acabando com os desgastes acrescidos por adiamento de manutenções e reparações.

III Organização dos ferroviários

O Sector Ferroviário regista níveis elevados de sindicalização, com destaque para as empresas oriundas da CP. O sector sofre, no entanto, as consequências de uma enorme pulverização sindical, com perto de **três dezenas de organizações**. Para o seu aparecimento e desenvolvimento contribuíram aspectos de diferente natureza, como sejam as contradições existentes entre diferentes grupos profissionais por natureza não antagónicas, e o estímulo que os sucessivos governos e administrações lhe deram como mecanismo para dificultar a unidade e luta dos ferroviários contra a destruição do sector ferroviário.

O SNTSF/CGTP-IN, cujo reforço e afirmação é tarefa central dos comunistas no sector, é a maior organização sindical dos ferroviários, com um peso maioritário na REFER, na EMEF e na Medway, e fortes presenças na CP e no Metro do Porto. Nas restantes organizações sindicais, o SMAQ continua a organizar o essencial dos maquinistas, o SFRCI assume um peso já muito grande no

que respeita aos trabalhadores comerciais da CP, a APROFER continua com um peso significativo nos CCO's, a ASCEF tem um peso significativo nas chefias operacionais.

O Sector continua a contar com importantes Comissões de Trabalhadores, com redes de Sub-Ct's eleitas e activas, que no essencial integram o movimento unitário – CP, Medway, EMEF e IP. Por força desse posicionamento, as Comissões de Trabalhadores têm desenvolvido uma importante acção na luta dos ferroviários, principalmente na construção da unidade na acção contra algumas das mais importantes ofensivas lançadas nos últimos anos.

IV

Por um Partido mais enraizado, forte e interveniente no Sector Ferroviário

O Partido Comunista Português é o Partido da classe operária e de todos os trabalhadores, que tem por ideologia o marxismo-leninismo, com o seu funcionamento assente no desenvolvimento criativo do centralismo democrático e por objectivo supremo a construção de uma sociedade nova, liberta da exploração do homem pelo homem, da opressão, de discriminações, de desigualdades, injustiças e flagelos sociais do capitalismo – o Socialismo e o Comunismo.

Para o PCP, Partido revolucionário, que tem como objectivo a emancipação social dos trabalhadores e a transformação da sociedade, as células de empresa são as mais importantes organizações de base, elas têm um papel decisivo na unidade entre os trabalhadores, são o alicerce e o elo fundamental na ligação do Partido com a classe operária, com os trabalhadores, um suporte partidário essencial para promover, orientar e desenvolver a luta e a acção de massas.

No sector ferroviário, as células e outros organismos existentes para o enquadramento dos militantes, a par da Coordenadora Nacional, têm ao longo dos anos desempenhado um papel insubstituível na elevação da consciência social e de classe dos trabalhadores, factor fundamental para uma mais avançada consciência política.

Para um Partido com esta identidade, natureza de classe e objectivos, a ofensiva que o capital e os sucessivos governos do PS, PSD, e CDS desenvolvem há 40 anos assente no desmembramento das empresas, privatizações, ataque aos direitos e destruição de milhares de postos de trabalho, com a consequente perda de militantes e quadros constituem parte essencial dos problemas e dificuldades com que a nossa organização nas empresas se debate.

São ainda factores que tem implicações nas nossas dificuldades orgânicas, aqueles que decorrem das características da prestação do trabalho no Sector: turnos, escalas, horários desfasados, muitos locais de rendição, constantes transferências de trabalhadores de uns locais de trabalho para outros, um grande número de trabalhadores que trabalham sozinhos, etc.

Mas, tendo isto presente, exige-se do colectivo partidário que, levemos a cabo a análise, a reflexão e debate da realidade em que intervimos, que nos permita que tomemos em cada organização as decisões e medidas que levem à superação dos problemas com que nos defrontamos e à construção de um Partido mais forte, enraizado e influente nas empresas do sector.

O PCP é a força não só necessária, mas insubstituível para a derrota da política de direita e para a concretização de uma política alternativa, patriótica e de esquerda que responda aos interesses dos trabalhadores do povo e da País.

Constitui condição determinante para isso o estabelecimento de linhas de trabalho para o reforço da Intervenção, organização e influência do Partido, uma maior atenção ao reforço da organização e maior estabilidade no funcionamento das células e organismos, o prosseguir e aprofundar do

trabalho de massas, o incremento da luta de massas em torno das questões dos salários, dos direitos laborais e sociais, e defesa dos serviços públicos e o combate a privatização.

Constituem para tal caminhos e tarefas de grande importância para sua concretização:

- Consolidar, desenvolver e aprofundar o funcionamento regular das células e organismos;
- Dinamizar a análise e discussão pelos militantes do Partido nas reuniões da situação política, da situação social das empresas, das tarefas que daí resultam, objectivo principal para a intervenção junto dos trabalhadores, a partir dos quais se aumenta a influência e o prestígio do Partido;
- Efectuar em todas as células e organismos uma avaliação das condições concretas para o recrutamento, com especial destaque para os jovens;
- Melhorar o acompanhamento e o enquadramento dos militantes do Partido que são membros das estruturas representativas dos trabalhadores, melhorando a sua intervenção;
- Dar uma grande atenção e acompanhamento em cada célula aos processos reivindicativos, articulando o trabalho geral da célula com militantes do Partido nas ORT's e intervindo junto dos trabalhadores com posições próprias do Partido;
- Reforçar a participação dos militantes do Partido nas lutas que se venham a desencadear e contribuir para o reforço e dinamização dos organismos representativos dos trabalhadores;
- Dar maior regularidade às reuniões da coordenadora nacional e tornar as suas tomadas de posição públicas, no sentido da defesa dos interesses dos trabalhadores, dos utentes e da economia nacional.

Sector Ferroviário
sector.ferroviário@pcp.pt
Partido Comunista Português