

Departamento de História

**ASSOCIATIVISMO SOCIAL FERROVIÁRIO EM PORTUGAL:
Mutualismo Previdência e Protecção
(1866-1955)**

RAFAEL PEREIRA GONÇALVES

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de
Mestre em História Moderna e Contemporânea

Orientadora:

Doutora Magda Avelar Pinheiro, Professora Catedrática,
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Setembro, 2011

AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar à Isabel e ao Miguel Ângelo, minha mulher e meu filho pelo incentivo que me deram para frequentar este mestrado.

Agradeço aos colegas e professores do Mestrado «Cidades e Património», com especial carinho para o saudoso professor Alfredo Tinoco, pelo apoio e ensinamentos indispensáveis à feitura desta dissertação.

Agradeço aos técnicos e responsáveis das Bibliotecas e Arquivos Históricos onde efectuei pesquisa: CP – Comboios de Portugal, EPE; DGCI, RCI, Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações; Fundação do Museu Nacional Ferroviário – Armando Ginestal Machado; IMTT – Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres e REFER – Rede Ferroviária Nacional, pela disponibilidade demonstrada.

Pela estima, pelos ensinamentos e pela paciência, agradeço especialmente à Professora Magda Pinheiro, minha orientadora, que soube sempre apontar o caminho e os tempos adequados à boa excussão dos trabalhos, assim como indicar as fontes da documentação necessária. Sem ela esta dissertação não teria sido possível.

ASSOCIATIVISMO SOCIAL FERROVIÁRIO EM PORTUGAL

Resumo

Esta dissertação tem por título: *Associativismo Social Ferroviário em Portugal: Mutualismo, Previdência e Proteccionismo, 1866-1955*, é no âmbito da História Moderna e Contemporânea, na vertente Cidades e Património. Embora longo, o período estudado justifica-se pelo facto de abranger toda a evolução do movimento associativo ferroviário, de cariz social, desde a data em que os trabalhadores passaram a estar abrangidos pela primeira caixa de previdência ferroviária – *Caixa de Socorros* – instituída em 1872 pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, até à unificação das várias ferroviárias existentes, na *Caixa de Previdência dos Ferroviários Portugueses*, em 1955.

Pretende-se que esta dissertação seja um contributo para a história social contemporânea, através do estudo das estruturas sociais ferroviárias, quer as pertencentes ao movimento associativo em geral (cooperativas, associações mutuárias e de classe), quer as do paternalismo patronal e/ou estatal (caixas de pensões e reformas ou de previdência), com especial destaque para estas. Sendo ambas associações sociais, diferem entre si pelo facto de as primeiras serem criadas e geridas pelos associados, enquanto as segundas eram instituídas pelas empresas, com a contribuição dos trabalhadores. Com o Corporativismo umas e outras passaram a ser controladas directamente pelo Estado através de legislação instituições e próprias.

Sendo uma matéria importante não tem merecido, contudo, muita atenção dos historiadores. É, portanto, objectivo desta dissertação trazer ao conhecimento público as condições de vida e trabalho dos ferroviários e suas famílias, assim como a protecção social proporcionadas pelas mutuárias e caixas de previdência ferroviárias existentes em Portugal, para a qual foi imprescindível o acesso a importantes fontes, obtidas em Bibliotecas, Arquivos Históricos e Centros de Documentação da especialidade.

PALAVRAS-CHAVE:

Caminhos-de-ferro; Associativismo; Mutualismo; Segurança Social; Estado-Providência

SOCIAL RAILWAYS-WORKERS VOLUNTARY ASSOCIATIONS IN PORTUGAL

Abstract

In the context of the Modern and Contemporary History, in part of Cities and Heritage, this dissertation with the title *Social Railroad Associations; Mutualism, Foresight and Protectionism*, intends to be a contribute to the social contemporary history, through the study of the social railroad structures, both the, belong to the general associative movement (cooperatives, borrowers and class associations) or the, mixed associative paternalism (pension funds and reforms) even, state paternalism or state welfare.

This dissertation aims to provide a historic reference to all railroad borrowers' associations and Insurance scheme's existing in Portugal. Being both social associations, they differed among themselves in the fact the first have been created and management by the members, while the second was instituted by the company's with the workers contribution. With the Corporatism, both became state-controlled.

The studied period covers all the evolution of the social railroad associative movement, since the foundation of the *Aid Fund to Portuguese Employee's of Railways Royal Company* until to the unification of all existing Funds, in the *Portuguese Railroader Insurance scheme*, at 1955.

Being an important matter it has not been worthy, nevertheless, much attention of the historians. It is, so, I aim of this dissertation to bring to the public knowledge the conditions of life and work of the railroad workers and his families, as well as the social protection provided by the borrowers and railroad boxes of foresight existent in Portugal. This dissertation would not have been possible without the access to important fountains obtained in Libraries, Historical Archives and Centers of Documentation of the specialty.

KEY WORDS:

Voluntary Associations in Railways; Mutualism; Friendly-societies; Welfare State

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO.....	1
2	BREVE HISTÓRIA DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL.....	13
3	ASSOCIATIVISMO MUTUÁRIO EM PORTUGAL	17
3.1	Cooperativismo Ferroviário	19
3.1.1	Sociedade Cooperativa de Consumo do CF do Sueste – Barreiro (1877)	19
3.1.2	Instituto Ferroviário – Lisboa (1912).....	20
3.1.3	Coop. Abastecimento dos Ferroviários e Aderentes – Entroncamento (1913)	20
3.2	Associações de Classe nos Caminhos de Ferro	20
3.2.1	Associação dos Empregados dos CF Portugueses – Lisboa (1886)	21
3.2.2	Caixa Económica e de Pensões – Lisboa (1887)	22
3.2.3	Ass. Operários Ofic. Gerais CF Norte e Leste de Portugal - Lisboa (1889)	22
3.2.4	Assoc. Cl. dos Empregados dos CFP da Beira Alta – Pampilhosa (1923)	23
3.3	Associações de Socorros Mútuos Ferroviárias	23
3.3.1	Associação Humanitária do Pessoal dos CF a Sul do Tejo – Barreiro (1872)	24
3.3.2	Caixa de Socorros dos CF do Sul e Sueste – Barreiro (1883).....	25
3.3.3	Assoc. Socorros Mútuos dos Empreg. do Sul e Sueste – Barreiro (1896)	26
3.3.4	Montepio Ferroviário – Lisboa (1910).....	27
3.3.5	Cofre Amparo Viúvas e Órfãos Ferrov. Sul e Sueste – Barreiro (1914)	29
3.3.6	Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste – Barreiro (1927)	30
3.3.7	Caixa Privativa do Pessoal das Oficinas da CP – Lisboa (1930)	31
3.3.8	Caixa de Invalidez do Pessoal Contratado da CP – Lisboa (1930)	33
3.3.9	Previdência do Ferroviário Reformado – Porto (1930)	34
3.3.10	Caixa de Auxílio – Porto (1941)	35
3.3.11	Previdência do Ferroviário Português (1932).....	36
4	PROTECCIONISMO PATRONAL FERROVIÁRIO.....	39
4.1	Companhia Real dos CF Portugueses (CRCFP) – (CP).....	39
4.1.1	Caixa de Socorros da CRCFP – 1866	40
4.1.2	Caixa de Socorros e Reformas da CRCFP - 1877.....	42
4.1.3	Caixa de Reformas e Pensões da CRCFP (1887)	43
4.1.4	Caixa de Socorros da CRCFP (Novo Regulamento) – 1908.....	49
4.1.5	Caixa de Reformas e Pensões da CRCFP - 1908	49
4.1.6	Caixa de Reformas e Pensões da CCFP-CP (1913).....	51
4.1.7	Caixa de Pensões e Reformas da CCFP-CP (1927).....	53

4.1.8	Caixa de Auxilio na Invalidez – 1931	56
4.2	Caminhos de Ferro do Estado (CFE)	57
4.2.1	Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE - 1901	58
4.2.2	Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE – 1913	59
4.2.3	Caixa de Reformas e Pensões dos CFE – 1927	61
4.2.4	Caixa de Reformas e Pensões dos CFE – 1928	64
4.3	Companhia dos CF Portugueses da Beira Alta (BA)	66
4.3.1	Caixa da Companhia dos C. F. P. da Beira Alta (BA) – 1931	66
4.4	Sociedade Estoril (SE).....	68
4.4.1	Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da SE – 1922	68
4.4.2	Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da SE – 1933	68
4.5	Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (NP).....	70
4.5.1	Caixa de Socorros e Aposentações dos Empregados da CCFNP (NP) – 1930.....	71
4.5.2	Caixa de Previdência do Pessoal da CCFNP (NP) – 1938.....	74
4.6	Caixa da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro (CN).....	76
4.6.1	Caixa de Aposentações e Socorros da CN – 1935	78
4.7	Companhia Portuguesa Construção Exploração dos CF (VV).....	79
4.7.1	Caixa de Aposentações e Socorros da CPCECF (VV) - 1924.....	79
5	O ESTADO PROVIDÊNCIA E OS CAMINHOS DE FERRO.....	81
5.1	Origens do Estado Providência.....	81
5.2	A Previdência Social na Organização Corporativa	85
5.3	O Estado Providência e os Caminhos de Ferro	92
5.3.1	Caixa de Abono de Família dos Ferroviários (1943).....	93
5.3.2	Caixa de Previdência dos Ferroviários (1955)	96
6	CONCLUSÃO	97
1.	FONTES DE ARQUIVO.....	100
2	FONTES PUBLICADAS E BIBLIOGRAFIA.....	102
3.	PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS	105
ANEXOS.....	I	I

Índice dos Quadros

	<u>Pág.</u>
3.1 – Caixa de Socorros dos CF do Sul e Sueste	25
3.2 – Associação de Socorros Mútuos dos Empregados dos CF do Sul e Sueste ..	26
3.3 – Tabela de Pensões da Caixa de Invalidez	34
3.4 – Juros a pagar pelos empréstimos na Caixa de Auxílio	36
4.1 – Quotas da Caixa da CCFP de 1913	52
4.2 – Tabela de pensões da Caixa de Socorro e Aposentações da CCFNP	72
4.3 – Tabela de pensões da Caixa de Socorros da CCFG	74
4.4 – Relação entre Vencimentos, Quotas e Pensões nas Caixas da CCFP	80

Glossário de Siglas

BA	-	Beira Alta
CCFG	-	Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães
CCFNP	-	Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal
CCFP	-	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
CCFPBA	-	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta
CCFPPF	-	Companhia de Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão
CCPCFP	-	Companhia Central Peninsular de CF Portugueses
CF	-	Caminhos de Ferro
CFE	-	Caminhos de Ferro do Estado
CN	-	Companhia Nacional (de Caminhos de Ferro)
CNCF	-	Companhia Nacional de Caminhos de Ferro
COPP	-	Companhia de Obras Públicas de Portugal
CP	-	Companhia Portuguesa (de Caminhos de Ferro)
CPCECF	-	Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de CF
CRCFP	-	Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses
IMTT	-	Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres
INTP	-	Instituto Nacional do Trabalho e Previdência
ISSOPG	-	Instituto de Seguros Sociais Obrigatórios e de Previdência Geral
MD	-	Minho e Douro
MOPCI	-	Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria
MOPTC	-	Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações
NP	-	Norte de Portugal (Companhia dos Caminhos de Ferro do)
SE	-	Sociedade “Estoril”
SECPS	-	Secretaria de Estado das Corporações e Previdência Social
SS	-	Sul e Sueste
VV	-	Vale do Vouga

1 INTRODUÇÃO

A Revolução Industrial marcou de forma indelével toda a actividade económica mundial do século XIX, com consequências dramáticas para alguns sectores de actividade, e respectivos grupos sociais. Frequentemente, a dureza das condições de produção arruinava a saúde dos trabalhadores. Quase todas as indústrias tinham as suas doenças e deformações físicas características; a esperança de vida era pequena; homens, mulheres e crianças trabalhavam mais de 12 horas por dia, regressando a “casa” exaustos. Como os salários eram baixos, os operários viviam em casebres ou em habitações superlotadas e doentias, na maior promiscuidade, sem quaisquer condições de vida e dignidade. Para essas pessoas, uma doença significava um período de privação, mais ou menos prolongado, que se podia estender por muitos meses, durante os quais os trabalhadores tinham de recorrer à generosidade pública ou mendicidade para conseguirem sobreviver. Os ferroviários de todo o mundo não foram excepção, cujas condições de vida e trabalho não eram menos duras que as existentes na indústria fabril.

Em Portugal, a situação não diferia muito da existente em outros países da Europa. O caminho-de-ferro tinha, na sua complexidade crescente, rigorosas normas de pontualidade e segurança de forma a garantir, sem intermitências, absoluta confiança e satisfação das múltiplas exigências do público, principalmente de rapidez e conforto. «Serviço feito indiferenciadamente de dia e de noite, nas estações, nos comboios, ao longo da via, atendendo o público ou velando pela segurança da circulação, arrostando com as intempéries, consomem a existência e as forças numerosos agentes adstritos ao seu serviço, quase ininterruptamente, longe não raro dos povoados onde encontrem os recursos de todas as espécies, sujeitos a disciplina rigorosa, que, por indispensável, tem variadas e duras sanções penais¹».

Como forma de resolver os seus problemas, cedo os trabalhadores sentiram necessidade de se unir em torno de cooperativas, mutuárias, associações de classe outras formas de associativismo tais como: caixas de socorros e beneficência, caixas de pensões e reformas ou caixas de previdência e abono de família. De notar que durante muitos anos os operários não foram considerados empregados das empresas ferroviárias

¹ Preâmbulo do decreto de 31 de Janeiro 1901 que instituiu a Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado, da responsabilidade de Manuel Francisco de Vargas, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras e Públicas, Comércio e Indústria.

pelo que tinham, por vezes, instituições próprias de solidariedade, principalmente mutuárias e associações de classe.

Porque as diferentes tarefas nos caminhos-de-ferro exigiam uma especialização que demorava algum tempo a obter, não sendo fácil a substituição dos trabalhadores num curto espaço de tempo, as companhias ferroviárias viram-se na necessidade de exercer um certo paternalismo social, criando, a exemplo do que acontecera em Inglaterra, Alemanha, França, etc., estruturas sociais de apoio aos seus trabalhadores, que iam para lá da modesta habitação, nomeadamente: armazéns de víveres, cantinas, dormitórios, escolas, farmácias, serviços de saúde, dispensários, sanatórios e, principalmente, caixas de previdência, ou caixas de pensões e reformas, como então eram conhecidas.

Sendo vasta a acção social nos caminhos-de-ferro², é sobretudo o associativismo que interessa para a minha dissertação, que tem por título, *ASSOCIATIVISMO SOCIAL FERROVIÁRIO EM PORTUGAL: Mutualismo, Previdência e Proteccionismo, 1866-1955*; por âmbito, a História Moderna e Contemporânea, com especialidade em Cidades e Património, na vertente de história social.

Embora extenso, o período estudado justifica-se pelo de facto de 1866 marcar o início da segurança social ferroviária – Caixa de Socorros – na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, e 1955 ser o ano de criação da Caixa de Previdência dos Ferroviários, a qual englobou todas as caixas de pensões e reformas, então existentes nos caminhos-de-ferro. Foi também neste ano que se iniciou a “negociação” laboral, com a assinatura do primeiro Acordo Colectivo de Trabalho, entre a Companhia dos Caminhos-de-ferro Portugueses (CP) e os Sindicatos Nacionais Ferroviários

É objecto de estudo a protecção social dos ferroviários e suas famílias, em situação de doença ou de velhice, a três níveis: associativismo mutuário (da responsabilidade directa dos associados); paternalismo patronal misto (caixas de

² No período estudado, a acção social nos caminhos-de-ferro era de três tipos: associativismo mutuário (associações de socorros mútuos, cooperativas de consumo, associações de classe associações de beneficência e sindicatos), da responsabilidade directa dos associados; paternalismo associativo (caixas de socorros, caixas de aposentações, caixas pensões e reformas e caixas de abono de família) instituições criadas pelas empresas, com a participação dos sócios através do pagamento de jónias e quotas; paternalismo patronal puro (cantinas, dormitórios, postos de saúde dispensários, sanatórios, etc.) da responsabilidade directa das empresas.

pensões e reformas, criadas pelas empresas, com a participação dos sócios) e, finalmente, o paternalismo estatal ou Estado Providência.

A estrutura deste trabalho compõe-se de seis pontos, a saber: 1 – Introdução; 2 – Caminhos-de-ferro em Portugal; 3 – Associativismo Mutuário Ferroviário; 4 – Protecção Patronal nos Caminhos-de-ferro; 5 – O Estado Providência e os Caminhos-de-ferro; 6 – Conclusão.

Esta dissertação tem por base a consulta de importantes fontes, obtidas em Bibliotecas, Arquivos Históricos e Centros de Documentação da especialidade e a bibliografia existente. Em relação à Companhia (Real) dos Caminhos de Ferro Portugueses, quase toda a informação foi obtida na Biblioteca e Arquivo Histórico da CP, onde pude consultar, para além de variada documentação avulsa, ainda Circulares, Instruções, Relatórios e Actas das Sessões do Conselho de Administração, e vários tipos de *Ordens*: da Direcção (1.^a e 2.^a série), Gerais da Direcção, da Direcção Geral, Gerais do Conselho de Administração, que me permitiram avaliar toda a situação da empresa, respeitante à protecção social, ao longo dos anos.

Sobre as caixas de previdência ferroviárias, encontrei aqui uma compilação (encadernada, mas não publicada) efectuada por esta empresa, sob o título *Regulamentos*: Caixa de Reformas e Pensões (1887, 1908, 1913), Caixa de Pensões e Reformas (1927); Caixa de Reformas e Pensões CFE (1927, 1928); Caixa de Aposentações (BA); Caixa de Aposentações e Socorros (CN); Caixa de Previdência do Pessoal (NP); Caixa de Aposentação e Socorros (VV); Caixa de Auxílio de Invalidez; Caixa de Auxílio do Pessoal Contratado da CP; Caixa Privativa do Pessoal das Oficinas da CP, Caixa de Abono de Família. As que não têm indicação de empresa são, obviamente, Caixas da CCFP-CP.

O Centro de Documentação da Fundação do Museu Nacional Ferroviário – Armando Ginestal Machado, possui documentação diversa, importante não só para a história dos caminhos-de-ferro como para o conhecimento de algumas estruturas sociais das diferentes companhias. Também a Biblioteca e Arquivo Histórico do IMTT, fiel depositário da documentação da antiga Direcção Geral dos Transportes Terrestres, possui documentação importante sobre as diferentes empresas ferroviárias. Compreensivelmente, esta instituição está mais vocacionada para os Caminhos de Ferro do Estado.

Apesar de se poder consultar os *Diários do Governo* e os *Diários da República* em várias bibliotecas oficiais, é na Imprensa Nacional Casa da Moeda o melhor local para o fazer. Na Biblioteca Nacional de Portugal para além de informação diversa sobre as companhias ferroviárias e suas caixas, podemos encontrar ainda a *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro*³ e o opúsculo de Clemente da Silva: *A Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, Diplomas, Decisões e Anotações Posteriores*, onde o autor faz um apanhado de todas as caixas de pensões e reformas dos CFE e dos problemas resultantes da integração destes na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses – CP, em 1927.

Sobre este assunto foi, curiosamente, na Biblioteca Central da Marinha, que consegui encontrar a *Revista Portuguesa de Comunicações* que, para além da referida polémica, apresenta várias notícias sobre as Caixas de Reformas e Pensões, tanto dos CFE como da CP. Trata-se da compilação dos primeiros 12 números (ano I) da revista quinzenal sobre transportes, fundada em 1929. Não consegui encontrar mais nenhum número. Existe, contudo, na BNP um título a ela referido⁴.

Em termos de publicações, e para além da referida revista, não podemos esquecer a *Gazeta dos Caminhos e Ferro* (1888 – 1971), espólio da Hemeroteca Municipal de Lisboa, e o *Boletim da CP* (1929 – 1973), disponível na Biblioteca/Arquivo Histórico desta empresa.

Para o estudo do mutualismo é fundamental a consulta da documentação existente na Biblioteca/Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, onde se encontra toda a documentação, até 1910, das associações de socorros mútuos (até à implantação da República era ao Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria que incumbia o licenciamento de todas as formas de associativismo mutuário, cooperativo ou de classe). Nesta biblioteca podemos encontrar também das obras de José da Costa Goodolphim, estudioso do associativismo social⁵,

³ Fino, Gaspar Cândido da Graça Corrêa, *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro* (1883-1903), Lisboa, Imprensa Nacional.

⁴ Santos, Raúl Esteves dos (1935), *Breves Notas Sobre a Vida da Revista Portuguesa de Comunicações Desde a sua Fundação, em Julho de 1929, a Agosto de 1935*, Lisboa, Imp. Baroeth.

⁵ Existiram pelo menos duas associações em sua homenagem: a Associação de Socorros Mútuos Costa Goodolphim, criada em Lisboa, no século XIX e o Montepio Vilanovense de Socorro Mútuo Costa Goodolphim, constituída em 1921 (ainda subsiste), em V. N. de Gaia.

Das muitas obras escritas por Costa Goodolphim, uma foi dedicada às misericórdias e três ao mutualismo, nas várias vertentes. São, obviamente, estas que mais interessam à minha dissertação: *A Associação: História e Desenvolvimento das Associações Portuguesas*⁶; *A Previdência: Associações de Socorro Mútuo Cooperativas, Caixas de Pensões e Reformas, Caixas Económicas*; e *Les Institutions de Prévoyance du Portugal*⁷. O primeiro dos referidos, é um notável estudo da história e desenvolvimento das associações portuguesas, sua fundação e fins. Sobre esta obra escreveu o publicista brasileiro, Joaquim da Silva Mello Guimarães, no prólogo de um importante trabalho seu⁸: «Ao encetar este escrito, não teve o autor tempo para consultar modelos. Verificou, porém, mais tarde que, por intuição própria, se aproximou muito dos seus predecessores em obras idênticas de outras línguas, porque da nossa, além do livro do Sr. Costa Goodolphim *A Associação*, que só há pouco viu, nenhum mais conhece sobre o assunto».

A Previdência é mais vocacionada para as instituições de apoio social, tais como: cooperativas, associações de socorros mútuos e outras semelhantes. Na lista de associações mutuárias existentes em 1883 consta o nome da Caixa de Socorros dos Caminhos-de-ferro do Sul e Sueste que, apesar do nome, era efectivamente uma mutuária criada, segundo o autor, em 23 de Maio de 1877, com o título de Sociedade Cooperativa de Consumo do Caminho-de-ferro do Sueste⁹.

Les Institutions de Prévoyance du Portugal, é um opúsculo, escrito em francês, contendo o relatório do estado das instituições de previdência em Portugal, elaborado pelo autor, enquanto delegado da Sociedade de Geografia de Lisboa ao congresso universal das instituições de previdência, realizado em Paris no ano de 1883.

⁶ Nesta obra são tratados os seguintes assuntos: A associação; A doença; A inabilidade; A instrução; A escola; A agiotagem; Bancos populares; O capital; Caixas de crédito; Sociedades cooperativas de consumo; Desenvolvimento das sociedades e A associação cooperativa de Rochdale

⁷ Goodolphim, José da Costa (1883), *Les institutions de Prévoyance du Portugal*. Lisbonne: Société de Géographie de Lisbonne, 15 p. (contem um mapa estatístico em folha desdobrável).

⁸ Guimarães, Joaquim da Silva Mello (1883), *Instituições de previdência, fundadas no Rio de Janeiro* (apontamentos históricos e dados estatísticos, coligidos e coordenados para serem presentes á primeira sessão quinquenal do congresso científico internacional das instituições de previdência, Paris, Julho de 1878). Rio de Janeiro, typ. Nacional, vol. 1, 244 p.

⁹ Uma fonte refere a existência da Associação de Empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, a qual não consegui confirmar.

Merecem ainda referência, Guilherme Augusto de Santa Rita¹⁰, que nos apresenta os *Discursos Parlamentares* (sessão legislativa de 1901) sobre: *Habitações Económicas e Associações de Socorro Mútuo*, Vasco da Silva Pires Rosendo¹¹ – *O Mutualismo em Portugal: dois séculos de história e suas origens* e Fernando Emídio da Silva¹²: *Os Seguros Mútuos*.

Sobre a acção do Estado na segurança social, é o site do Ministério do Trabalho e Previdência Social que nos informa: «ao longo dos anos, e segundo as políticas definidas por cada Governo, a segurança social tem vindo a sofrer sucessivas alterações», desde a criação do Ministério (Lei n.º 494, de 16 de Março de 1916), o qual abrangia toda acção governamental para os serviços dependentes do trabalho (relações laborais, higiene e segurança no trabalho e segurança social), até à criação, junto da Presidência do Conselho (Decreto n.º 22.428, de 10 de Abril de 1933), do lugar de Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, que superintendia o Instituto de Seguros Sociais Obrigatórios e de Previdência Geral, e o Instituto Nacional do Trabalho e Previdência (Decreto n.º 23.053, de 23 de Setembro do mesmo ano), o qual se propunha assegurar a execução das leis de protecção ao trabalho e as demais de carácter social.

Em termos bibliográficos, muito se tem escrito acerca dos caminhos-de-ferro em Portugal. Maioritariamente esses trabalhos debruçam-se sobre a Companhia (Real) dos Caminhos Portugueses, por vezes os Caminhos-de-ferro do Estado, com destaque para o Sul e Sueste, ou mesmo a linha da Beira Alta. Os temas visados foram, quase sempre, a construção e exploração de linhas férreas, a situação financeira das empresas ou a importância dos caminhos-de-ferro no desenvolvimento local e regional, etc. Pouco se escreveu sobre a segurança social dos ferroviários.

Para a história dos caminhos-de-ferro, é importante a obra de António Lopes Vieira: *The Role of Britain and France in the Finance of the Portuguese Railways, 1850-1890: A Comparative Study in Speculation, Corruption and Inefficiency*, onde o autor estudou os fluxos de capitais ingleses e franceses para a ferrovia portuguesa,

¹⁰ Santa Rita, Guilherme Augusto de, *Discursos Parlamentares. Sessão legislativa de 1901: habitações económicas, associações de socorro mútuo*. Lisboa, Imprensa Nacional. 44 p

¹¹ Rosendo, Vasco da Silva Pires (1996), *o Mutualismo em Portugal: Dois séculos de história e suas origens*. Lisboa, Montepio Geral. 653 p.

¹² Silva, Fernando Emídio da (1911), *Seguros Mútuos*, Coimbra, Imp. da Universidade. 642 p.

destrinçando os destinos, de acordo com a nacionalidade dos mesmos: o investimento inglês foi aplicado em diversos empreendimentos ferroviários, de carácter especulativo, o que explicava, em seu entender, o insucesso das companhias financiadas por esse capital, enquanto o francês era destinado a criar investimento capaz de atrair capital português e promover a expansão da banca francesa em Portugal.

Magda Pinheiro, na sua tese de doutoramento: *Chemins de Fer, Structure Financière de l'Etat et Dépendance Extérieure au Portugal (1850-1890)*, trata da questão da implantação e desenvolvimento da ferrovia portuguesa e aborda a questão da construção dos caminhos-de-ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal, e o impacto da procura de produtos industriais, directamente provocado pela construção dos caminhos-de-ferro sobre a economia portuguesa. Aqui, como o próprio nome indica, trata-se essencialmente de financiamentos estrangeiros e respectivas dependências das companhias ferroviárias portuguesas¹³.

A referida tese deu origem a vários artigos em monografias e revistas científicas de Portugal e Espanha, dos quais merecem destaque: *Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX*¹⁴, *A construção dos caminhos-de-ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90)*¹⁵ e ainda *Portugal e Espanha: Integração e Ruptura. Os caminhos-de-ferro (1850-1890)*¹⁶, correspondendo este a um capítulo da referida tese.

É sabido que os caminhos-de-ferro tiveram um papel importante no desenvolvimento urbano dos principais centros populacionais. Sem fazer referência

¹³ Não sendo *Chemins de Fer, Structure Financière de l'Etat et Dépendance Extérieure au Portugal*, um trabalho sobre a segurança social ferroviária, contudo na tabela de leis que autorizam o endividamento interno (Tableau n.º 7 – Emissions Autorisées de Dette Intérieure) da Companhia Real, é referida a Lei de 1 de Junho de 1867 que autoriza o empréstimo de 375 mil réis para abono de pensões e reformas (caution emprunt retraités et pensionnaires) no período 1867-68.

¹⁴ Pinheiro, Magda Avelar, «Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX», *Análise Social*, vol. XV, n.º 58 (1979), pp. 265-286

¹⁵ Pinheiro, Magda Avelar, «A construção dos caminhos-de-ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90)», *Análise Social*, vol. XXIV, n.ºs 101 e 102 (1988), pp. 745-767

¹⁶ Pinheiro, Magda Avelar, «Portugal e Espanha: Integração e Ruptura. Os caminhos-de-ferro (1850-1890)», *Ler História*, n.º 11, (1987), pp. 113-130.

especial aos ferroviários, Manuel Pedrosa Ribeiro, apresenta-nos, na sua dissertação em História Social Contemporânea: *Sintra e o Caminho-de-ferro: Transformações Urbanísticas e de Infra-estruturas (1850-1910)*, um estudo sobre a influência da ferrovia na passagem daquela importante vila romântica do século XIX para a urbe moderna do século XX.

Mas, sobre esta matéria, de notar a monografia de Magda Pinheiro¹⁷, *Cidade e Caminhos-de-ferro*, onde a autora reúne dois temas que sempre a apaixonaram: história dos transportes e história urbana. Começa por analisar as relações ferroviárias de integração e rotura entre Portugal e Espanha em matéria de caminhos-de-ferro; segue-se o desenvolvimento urbano em Portugal, sua relação com o caminho-de-ferro, nomeadamente na cidade de Lisboa, e a ligação da capital do século XIX à metrópole do século XX; os transportes e a urbanização na margem sul do Tejo e a linha férrea que se previa ligar o Barreiro a Almada mas que não passou do Seixal; o papel do Estado na construção e exploração ferroviárias; o papel de accionistas franceses nas companhias ferroviárias portuguesas na segunda metade do século XIX e o dos engenheiros portugueses na construção de caminhos-de-ferro, no mesmo período.

De facto, para o êxito dos caminhos-de-ferro, quer em termos de traçado quer nos aspectos técnicos e de chefia, muito contribuiriam os engenheiros que desde os primórdios da ferrovia portuguesa e, principalmente na Companhia Real, tiveram um papel importante na construção e exploração dos mesmos, representando um estatuto nas companhias ferroviárias. Sobre os engenheiros e a engenharia portuguesa são importantes as obras de Ana Cardoso de Matos, em parceria com Maria Paula Diogo, *Jogos de Identidade: dois Séculos na formação e na prática dos engenheiros portugueses (séculos XVIII e XIX)* e *A Afirmação da Engenharia em Portugal ao Longo do Século XIX* e ainda, com Maria Paula Diogo e Maria Luísa Santos, *As raízes da Engenharia em Portugal*.

Importante também foi a consulta de bibliografia sobre caminhos-de-ferro estrangeiros. Em *Villes Ouvrières – Politiques et Pratiques Sociaux du Alojement en las compagnies de Chemins de Fer*, Georges Ribeill, integrado numa obra sobre as vilas operárias francesas, coordenada por Susanna Magri e Christian Topalov, aborda a questão do isolamento espacial das estações e das dificuldades do cooperativismo

¹⁷ Pinheiro, Magda Avelar, *Cidade e Caminhos-de-ferro*, Lisboa, CEHCP/ISCTE, 2008, 199 p.

ferroviário, sublinhando que as companhias pretendiam rentabilizar, a médio e longo prazo, as suas “obras sociais” e que as mesmas eram filantrópicas apenas de fachada: garantindo recursos no dia-a-dia, ou no final da sua carreira, era de algum modo uma espécie o dividendo social dos seus investimentos institucionais e culturais para dar forma a uma corporação específica.

Sobre os caminhos-de-ferro ingleses, quero salientar a obra inglesa, *Crewe: A Railways Town*, onde Diane K. Drummond faz um estudo exaustivo do desenvolvimento de uma cidade ferroviária inglesa (qual Entroncamento), nos diversos aspectos da sua actividade, condições de vida e assistência social.

Mas é sobretudo de associativismo social que trata esta dissertação. Sobre o assunto, existe alguma bibliografia, mas pouca aborda a questão ferroviária. E, mesmo quando o faz, é de maneira superficial ou sectorial. Nas «Décimas Primeiras Jornadas de História Ibero-Americana», realizadas em Lisboa (2006) e organizadas por Maria da Graça A. Mateus Ventura¹⁸, é apresentada a evolução do sistema associativista, como sendo a passagem das confrarias, irmandades e ordens terceiras, vindas da Idade Média, ao mutualismo do século XIX. Este evento deu origem à obra: *O Associativismo: Das Confrarias e Irmandades aos Movimentos Sociais Contemporâneos*, onde a autora reforça os seus pontos de vista.

Nas referidas jornadas, João Freire faz referência às práticas sociais do associativismo moderno, no contexto das chamadas sociedades industriais, num período balizado essencialmente entre meados do século XIX e a II Grande Guerra, com as sucessivas e contrastantes interpretações feitas à luz das ideologias liberais e socialistas. João Freire recomenda o trabalho da historiadora Maria Alexandre Lousada, que consiste no levantamento do associativismo até 1974, efectuado no quadro do projecto de investigação: *Espaços e Práticas de Sociabilidade nos Séculos XIX e XX em Portugal*, coordenado por David Justino, e também o texto da mesma autora: *Tradição e Renovação das Associações Profissionais*, integrado num projecto mais vasto, coordenado pelo próprio, João Freire¹⁹.

¹⁸ Ventura, Maria Graça A. Mateus (coord.) (2006), *O Associativismo: Das Confrarias e Irmandades aos Movimentos Sociais Contemporâneos*, «Décimas Primeiras Jornadas de História Ibero-Americana».

¹⁹ Freire, João (2004), *Associações Profissionais em Portugal*. Oeiras, Celta, 21 p.

Na colectânea *Para a História do Caminho-de-ferro em Portugal*²⁰, José Barreto apresenta no volume 2 – *Estudos Ferroviários I* – um capítulo intitulado: *Sindicalismo e Política nos Caminhos-de-ferro, 1872-1961*, onde trata dos problemas sociais dos ferroviários, ao longo de quase noventa anos, mas quase exclusivamente do ponto de vista sindical e das associações de classe. Quando aborda a questão das Caixas de Pensões e Reformas é porque, em seu entender, estão ligadas às lutas sindicais. Em anexo o autor indica os nomes das várias mutuárias e organizações de classe dos ferroviários, existentes ao tempo da Monarquia²¹, das quais só consegui confirmar, junto do Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações:²² Associação dos Empregados de Caminhos de Ferro Portugueses (associação de classe), fundada em 14-12-1887 e a Associação dos Operários das Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste de Portugal (mutuária), criada em 07-01-1889. Penso que tal se deve ao facto de algumas associações não terem estatutos aprovados.

Carlos Manuel Barbosa Ferreira, em «Os Trabalhadores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses no Entroncamento (1850-1910)²³», aborda a questão social e sindical dos trabalhadores ferroviários naquele importante centro oficial ferroviário. Fala mesmo da Caixa de Socorros aos Empregados da CRCFP, que foi a primeira caixa de previdência ferroviária em Portugal, criada em 1866²⁴. Como o título indica, e apesar de ser um trabalho académico importante, não deixa de ser sectorial, no espaço e no tempo.

Em relação aos ferroviários a sul do Tejo, Ana Nunes Almeida – *A Fábrica e a Família: Famílias Operárias do Barreiro* – diz-nos: «Os ferroviários viriam ainda a

²⁰ Obra em cinco volumes, organizada pela CP entre 1996 e 2006

²¹ Associações de classe de ferroviários constituídas durante a Monarquia: Associação dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses; Associação dos Operários das Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste de Portugal; Associação de classe dos Operários e Empregados dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro; Liga Ferroviária; Associação de Classe Metalúrgica e Artes Anexas; Associação de Classe dos Empregados de Viação Acelerada – União Ferroviária.

²² Instituição que até à implantação da República tutelou as mutuárias e associações de classe

²³ Salgueiro, Ângela Sofia Garcia (2008), *A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1859-189*, Lisboa, FCSH-UNL, Dissertação de Mestrado em História.

²⁴ Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Ordem da Direcção Geral n.º 12.

possuir uma sólida estrutura associativa. Logo em 1894²⁵, um grupo de operários dos caminhos-de-ferro constituía a Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste (...) Cerca de dois anos depois, está a funcionar o “armazém de consumo” da Caixa de Socorros Mútuos do Caminho de Ferro (...) A criação do Sindicato do Pessoal dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste (...) em 21 de Novembro de 1914. (...) A Casa dos Ferroviários “sonho transcendente de uma classe laboriosa” torna-se um facto em 1922. Finalmente, em 1 de Janeiro de 1927, inaugura-se solenemente o Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, “obra de protecção e educação” de crianças órfãs de ferroviários». As estruturas sociais ferroviárias (CFE) aparecem aqui integradas na classe operária do Barreiro, em geral, quando a na verdade a classe ferroviária não se restringe aos operários, nem sequer são a maioria.

Clemente da Silva publicou, em 1954, *A Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado* onde analisa toda a evolução das Caixas desde a sua criação, em 1883, até à integração dos CFE na CP. Mas, este é um trabalho exclusivamente sobre os Caminhos de Ferro do Estado, pelos quais o autor tinha grande admiração, mostrando um certo desdém pela “Companhia Portuguesa”. Para mais, as que indica como sendo as duas primeiras caixas (Caixa de Socorros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e Associação de Socorros Mútuos dos Empregados do Sul e Sueste), eram na verdade associações mutualistas. A primeira transformou-se na segunda mas esta não acabou com a criação da Caixa de Aposentação e Socorros dos CFE, de 1901.

O último tema da minha dissertação é o Estado Providência nos caminhos-de-ferro. Algumas monografias, publicadas no decorrer do Estado Novo têm importância relativa para o conhecimento de legislação social daquela época. Em a *Colectânea de Legislação Corporativa do Trabalho e Previdência Social*, III volume, dedicado à legislação da Previdência Social, elaborada por César Araújo, Silva Ferreira e Gonçalves Teotónio, em 1970, são apresentados vários diplomas, publicados no período em estudo, dos quais destaco o *Estatuto do Trabalho Nacional*, Decreto-lei 23.048, de 23 de Setembro de 1933, onde é dito no «Art. 48.º - A organização do trabalho abrange, em realização progressiva como as circunstâncias o forem permitindo, as caixas ou instituições de previdência tendentes a defender o trabalhador na doença, na invalidez e

²⁵ Na realidade a primeira associação ferroviária do Barreiro – *Associação Humanitária do Pessoal dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo* – foi criada em 1872.

no desemprego involuntário, e também a garantir-lhe pensões de reforma» e o *Regulamento das Associações Mutualistas*, publicado pelo Decreto n.º 20.944, de 27 de Fevereiro de 1942: «As associações de socorros mútuos são instituições de previdência, de capital indeterminado,

O *Manual da Segurança Social* foi elaborado por Anacleto Viegas²⁶ em 1981. Debruça-se essencialmente sobre legislação a partir de 1962. Contudo, na apresentação, o autor faz uma resenha da legislação social desde 10 de Maio de 1919 até à data da publicação. É claro que, para a minha dissertação, só têm interesse os diplomas publicados até 1955.

Política Social: Colectânea de Legislação é uma publicação (de 1963) da Junta de Acção Social, organismo do Ministério das Corporações e Previdência Social, que engloba uma série de diplomas legislativos no âmbito da política social corporativa. De entre eles há salientar a criação da Caixa Nacional de Seguros de Doenças Profissionais, do Fundo de Desenvolvimento da Mão de Obra, do Instituto de Formação Profissional Acelerada, do Instituto Superior de Estudos Sociais e ainda o Gabinete de Higiene e Segurança do Trabalho.

Mas, sobre o Estado Providência a melhor referência é o trabalho de Miriam Halpern Pereira²⁷ na revista *Ler História*, onde a autora foca o papel protector do Estado, o qual começou por ter uma dimensão social limitada às classes trabalhadoras; a criação de seguros obrigatórios na Península Ibérica, por influência da legislação bismarckiana e apresenta uma visão de conjunto da sociedade, na transição do século XIX para o XX, que integrava uma vontade de maior equilíbrio no acesso à educação, à formação profissional e ao combate ao analfabetismo.

Mas, mais importante para o meu trabalho é o aspecto que diz: «este projecto teve em Portugal claramente duas faces com objectivos similares: um de âmbito privado, o movimento mutualista de carácter voluntário e o paternalismo patronal, outra de âmbito público, o seguro obrigatório articulado à intervenção tutelar do Estado²⁸».

²⁶ Jurista, especializado em relações industriais

²⁷ Pereira, Miriam Halpern (1999) «As Origens do Estado Providência: As Novas Fronteiras entre Público e Privado», *Ler História*, n.º 37, pp. 45-61.

²⁸ Pereira, Miriam Halpern (1999) «As Origens do Estado Providência: As Novas Fronteiras entre Público e Privado», *Ler História*, n.º 37, p. 48

2 CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL

Tal como acontecera noutros países da Europa, e por não haver um plano global de transportes, os caminhos-de-ferro em Portugal foram-se construindo aos poucos e de acordo com os interesses das empresas concessionárias e dos capitais disponíveis, numa altura em que o País atravessava uma grave situação financeira.

Os caminhos-de-ferro em Portugal começaram por utilizar a bitola²⁹ internacional (1,44m) por ser mais fácil a aquisição de materiais fixo e circulação. Depois, como o objectivo inicial era a ligação a Espanha, onde era usada a Via larga (1,67 m) optou-se por esta por facilitar as ligações. Nas zonas montanhosas do norte e centro do País, os responsáveis optaram pela Via Estreita (1,00 m) por esta permitir menores custos de exploração. Os dois tipos de via tiveram durante muitos anos, gestões separadas. Até mesmo no Estado, que explorou uma e outra em simultâneo, a «via estreita» não era tida como pertencendo aos Caminhos de Ferro do Estado.

As vantagens de uma política de transportes dirigida à construção de caminhos-de-ferro cedo começaram a ser postas em causa por figuras importantes da política e sociedade portuguesas. Em 1848 persistia a opção pelas estradas e canais, como base da rede viária nacional. Para o facto, não era estranho o fracasso da primeira tentativa de construção de um caminho-de-ferro, através da Companhia de Obras Públicas de Portugal (COPP), criada pelo Decreto de 19 de Dezembro de 1844. A Carta de Lei de 19 de Abril de 1845 cometia-lhe a construção e melhoramento de diversas estradas e a construção de um caminho-de-ferro, que ligasse Lisboa à fronteira de Espanha. O financiamento da Companhia seria garantido pela Décima de Repartição, um imposto baseado no comércio interno. Como este estava geograficamente compartimentado e eram mal conhecidos os montantes envolvidos, falharam os objectivos.

Foi num ambiente de incerteza e contestação que, em 30 de Agosto de 1852, foi formado o Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria, tendo à frente António Maria Fontes Pereira de Mello, ministro que tinha clara preferência pelos caminhos-de-ferro. Com a nova política de transportes regressou o antigo sonho da ligação ferroviária a Madrid. Em 1853 começaram os trabalhos de construção da respectiva linha. Só mais tarde foi pensada a ligação ao Porto.

²⁹ Chama-se bitola à distância constante entre os bordos internos das cabeças dos carris de uma via férrea.

Linhas do Leste e Norte de Portugal – Em 13 de Maio 1853 foi assinado com o inglês Hardy Hislop, representante de capitais estrangeiros, um contrato para a construção de uma linha que, por Santarém (segundo o projecto do Engenheiro Rumball), ligasse Lisboa à fronteira, utilizando a bitola internacional (1,44m). Os estatutos da companhia, formada para o efeito – *Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro Portugueses* – foram publicados em 9 de Setembro de 1854.

Os trabalhos tiveram início em 7 de Julho do de 1853 (ainda em vida de D. Maria II). Com a morte da Rainha (15-11-1853) e até à maioridade do príncipe herdeiro (D. Pedro V), as obras estiveram suspensas, o que provocou a falência da referida companhia. Em 15-12-1855, após rescisão com aquela, Fontes Pereira de Melo contratou a firma *Shaw & Waring Brothers* para continuar os trabalhos. Em 28 de Outubro de 1856, foi inaugurado o primeiro troço de via-férrea, entre Lisboa e o Carregado, numa extensão de 36 quilómetros.

Entretanto, começou a pensar-se numa ligação à cidade do Porto, não faltando opiniões sobre os locais por onde deveria passar a respectiva linha, quase sempre de acordo com interesses dos barões locais, visto não existir, ao tempo, um plano geral de transportes. Ultrapassadas as dificuldades, tanto de traçado como de financiamento, foram encarregues os engenheiros Rumball e Wattier de continuarem os trabalhos, enquanto se faziam novos estudos e expropriações. Assim, em 31 de Julho de 1857 foi inaugurado o segundo troço: Carregado-Virtudes, mas, por incumprimento de prazos, o Estado rescindiu o contrato. Em 28 de Agosto desse ano, foi celebrado entre o Ministro das Obras Públicas, Conselheiro Carlos Branco da Silva, e o empreiteiro inglês, Samuel Morton Peto, um contrato para a construção e exploração das referidas vias. O concessionário tinha seis meses para formar a companhia e quatro anos para terminar as obras, devendo dotar as linhas de todo o material fixo e circulante. Enquanto não entrasse em funcionamento a companhia, o Ministério assegurava a continuação das obras até Santarém.

Enquanto se discutia o futuro dos caminhos-de-ferro no nosso país, uma grave crise económica grassava pelos mercados financeiros da América e da Europa, à qual Portugal não ficou imune. Para complicar a situação, havia uma manifesta falta de mão-de-obra, na sequência da epidemia que ensombrou a população. O concessionário inglês não pode satisfazer o contrato que, por tal motivo, foi denunciado.

Caminhos-de-ferro a Sul do Tejo – Em 24 de Julho de 1854, foi celebrado entre o Governo e os Pares do Reino: Marquês de Ficalho e José Maria Eugénio de Almeida, em representação de uma sociedade de capitais um contrato para a construção e exploração de uma linha de caminho-de-ferro entre Aldeia Galega (Montijo) e Vendas Novas e outras que nesta pudessem vir entroncar. Um mês depois (em 26-08-1854) foi feito um contrato adicional, entre os mesmos intervenientes, para ligar o Tejo ao Sado (entre Barreiro e Setúbal). Na sequência deste contrato surgiu a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, que viu os seus Estatutos aprovados por decreto de 6 de Fevereiro de 1855.

Em 16 de Julho de 1859, o Conselho de Obras Públicas e Minas apresentou um programa de concurso para a concessão de uma linha férrea de Vendas Novas a Évora e Beja. Venceu a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste que em 3 de Janeiro de 1860 assinava contrato com o Governo, para a construção e exploração das referidas linhas, que seriam comuns até Casa Branca (Linha do Sul). No ano seguinte (01-02-1861) iniciava-se a exploração pública dos troços: Barreiro-Vendas Novas (Linha do Sul) e Pinhal Novo-Setúbal (Linha do Sado). Em 6 de Agosto de 1861 o Governo adquiriu a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo e em Dezembro do mesmo ano, assinou com Hardy Hislop um contrato para a construção e exploração da Linha do Sueste (entre Beja e Moura).

Em 21 de Abril de 1864 foi celebrado, entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste um contrato para o prolongamento da Linha do Sul, de Beja ao litoral algarvio, adjudicando-lhe a Linha do Sul e o ramal de Setúbal. Por Decreto de 23 de Maio de 1866 o Governo rescindia o contrato com a Companhia do Sueste, visto esta não satisfazer as condições contratuais. Em 12 de Março de 1869 o Estado tomou posse dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Caminhos-de-ferro a Norte do Douro – A norte do rio Douro, os caminhos-de-ferro “arrancaram” um pouco mais tarde, e logo sob a égide do Estado. Assim, em 2 de Julho de 1867 foi publicada uma Carta de Lei autorizando o Governo a construir e explorar as Linhas férreas do Porto a Braga e à fronteira com a Galiza e do Porto ao Pinhão. Em 14 de Junho de 1872 foi publicado o decreto que mandava proceder à construção das referidas linhas.

Os trabalhos de construção da Linha do Minho tiveram início no mês seguinte (08-07-1872), mas os da Linha do Douro, só um ano mais tarde, em 08-07-1873. De

notar que, devido a dificuldades de relevo, o traçado da Linha do Minho sofreu alterações em relação ao previsto no decreto, passando a cerca de 15 quilómetros da “Cidade dos Arcebispos”. A solução encontrada foi a construção de um ramal entre Nine e Braga (Ramal de Braga). Este ramal foi inaugurado em simultâneo com o troço Porto-Nine, da Linha do Minho, em 21 de Maio de 1875.

Conclusão

Pelo Decreto n.º 12.684, de 16 de Novembro de 1926, foi aberta concurso, entre as empresas ferroviárias portuguesas, para a concessão de exploração das linhas férreas de Estado. Concorreu unicamente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. A adjudicação foi feita no ano seguinte, pelo Decreto 13.260, de 9 de Março de 1927. O Acto de tomada de posse ocorreu em 11 de Maio de 1927. Do contrato de arrendamento constava a Via Estreita. Mas, não estando a CP interessada nesta exploração, subarrendou-a a outras companhias: a Linha do Tâmega à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e as linhas do Corgo, do Sabor, e do Dão à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Pelo Decreto-Lei n.º 18190, de 10 de Abril de 1930, foi aprovado o *Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente*. Em 24 de Novembro de 1945, pelo Decreto n.º 35.196, foi criado o Conselho Superior de Transportes Terrestres com o objectivo de coordenar todos os transportes. Em 07-09-1945 foi publicada a Lei n.º 2.008 que estabelecia o plano de substituição de todas as concessões de linhas férreas (vias Larga e Estreita) por uma concessão única mas, pelas razões já apontadas em relação à Via Estreita a transacção só se efectuou em 1947. Pelo Decreto-Lei n.º 36.445 de 31 de Julho de 1947, que publicou os novos Estatutos da CP, foram integradas nesta (à excepção da Sociedade «Estoril»), todas as empresas ferroviárias. Na sequência desta Lei foi, publicado o Decreto n.º 38.246 de 9 de Maio de 1951, pelo qual foi criada a Direcção Geral de Transportes Terrestres e o FETT (Fundo Especial de Transportes Terrestres) com capacidade de financiamento do sistema de transportes terrestres. A *Concessão Única* ficou conhecida por Lei da Coordenação dos Transportes³⁰.

³⁰ A exploração única, resultante desta lei, só teve início em 1947.

3 ASSOCIATIVISMO MUTUÁRIO EM PORTUGAL

O Mutualismo é um sistema privado de protecção social que visa o auxílio mútuo das pessoas em situação de carência ou melhoramento das suas condições de vida. A adesão é feita de forma voluntária e solidária, existindo um fundo comum gerado pelas quotizações dos mutualistas, o qual permite garantir o seu futuro, bem como o dos seus familiares, onde, «o operário, associando-se ao operário, tirando todas as semanas da sua fêria uma pequena parcela, garante os recursos para os dias de doença, e por esta forma, sem vender, sem empenhar, sem os seus morrerem de fome, recupera a saúde no regaço da família. Eis a associação de socorros mútuos³¹».

Os ideais do associativismo mutuário contemporâneo terão nascido com a Revolução Francesa, em 1789, mas só a partir de 1830 o operariado conseguiu impor-se como classe. Contudo, foi na sequência das Revoluções de 1848³² que surgiram as associações mutuárias em França, e um pouco por toda a Europa.

Para Costa Goodolphim, para além da herança das comunidades rurais de Trás-os-Montes (ainda hoje existentes), há um grupo social que pode reivindicar para si a criação do sistema cooperativo no nosso País – a classe marítima – que há muito havia criado os Compromissos Marítimos. A finalidade destas sociedades era prestar socorros aos sócios enfermos e incapacitados e às viúvas, assim como conceder empréstimos para fazer face às despesas das armações. A receita provinha, em geral, de uma percentagem sobre o produto das pescas efectuadas pelas campanhas dos diferentes barcos.

³¹ Goodolphim, José da Costa (1876), *A Associação: Historia e Desenvolvimento das Associações Portuguezas*, Lisboa, Typographia Universal.

³² Em 1848, na chamada de *Primavera dos Povos*, eclodiram por toda Europa central e oriental várias revoltas contra os regimes autocráticos e a falta de representação popular, que abalaram as monarquias europeias de então, onde tinham fracassado as tentativas de reformas políticas e económicas. Este conjunto de revoluções, de carácter liberal, democrático e nacionalista, foi iniciado por membros da burguesia e da nobreza, secundados por operários e camponeses, que exigiam governos constitucionais. A revolução irrompeu primeiramente em França, onde adeptos do sufrágio universal e do socialismo, sob a liderança de Louis Blanc, conseguiram derrubar a monarquia de Julho e criar a II República.

Para outros autores, como Maria da Graça Ventura³³ e João Freire, os antecedentes do movimento associativista português do século XIX podem ser encontrados nas irmandades, e confrarias, algumas com muitos anos de existência, vindas da Idade Média, outras surgidas com a Revolução Liberal que, ao retirar bens e regalias ao clero secular, levou a Igreja a tentar manter a sua influência através deste tipo de associações.

Com a «Regeneração», foi feito um grande esforço de modernização da sociedade portuguesa. Entre outras, foi reforçado o direito de associação, base de todas as formas de cooperação mutuária dos séculos XIX e XX. No dia 27 de Julho de 1852 foi fundada a Associação dos Operários, durante muito tempo tida como a primeira associação de classe (no moderno sentido do termo) existente em Portugal. É certo que já antes existiam algumas associações operárias³⁴, cooperativas, filarmónicas etc., mas, por não terem estatutos aprovados, não eram como tal reconhecidas³⁵.

Em 16 de Junho de 1853 foi publicado o decreto que aprovou os estatutos do Centro Promotor de Melhoramentos das Classes Laboriosas, redigidos por Francisco Maria de Sousa Brandão. O Centro tornou-se rapidamente na mais importante associação de classe que, por prestar um importante contributo para o despertar da consciência cívica do proletariado, foi considerado como o centro das associações operárias portuguesas.

Merecem ainda destaque José Fontana, que soube reunir a classe operária e inculcar-lhe o espírito de grupo, e Fradesso da Silveira que, ao elaborar alguns estudos sobre o tema, mereceu a atenção dos governantes. Em 2 de Julho de 1867 foi publicada a lei que instituiu as sociedades cooperativas. Estas associações estavam isentas do imposto de selo e de qualquer contribuição sobre os lucros que realizassem, mas eram

³³ Ventura, Maria da Graça A. Mateus, coord. (2006), *O Associativismo: Das Confrarias e Irmandades aos Movimentos Sociais contemporâneos* - Décimas Primeiras Jornadas de História Ibero-Americana; Lisboa, Colibri/Instituto da Cultura Ibero-Atlântica. 225 pp.

³⁴ Por volta de 1850, Sousa Brandão, paladino do espírito iluminista em Portugal, defendia no jornal *Ecco dos Operários*, que estes se dignificassem, através do enriquecimento cultural, e que se unissem em torno das associações de classe para defender direitos até aí sonogados.

³⁵ Analisando a história e desenvolvimento das associações portuguesas, Costa Goodolphim, em *A Associação*, considera ser total a desorganização do associativismo da Capital: «As associações de Lisboa (...) têm uma existência (...) *rachitica* porque querem estar em liberdade completa de toda a acção de *auctoridade*».

obrigadas a publicar os seus balanços e os respectivos relatórios e contas das gerências, o que nem sempre acontecia, levando à extinção das instituições faltosas.

Desde a sua criação (em 30-08-1852) que competia ao Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria, autorizar e fiscalizar todos os tipos associações mutuárias ou de classe. Porém, e atendendo a que o Código Penal (Art.º 282.º) proibia associações de mais de 20 pessoas, que não tivessem sido previamente autorizadas, nas condições que o Governo entendesse convenientes, havia grande incerteza sobre essa matéria. Das associações de classe e mutuárias existentes, umas tinham estatutos aprovados pelo referido Ministério, outras tinham submetido os estatutos à aprovação do Governador Civil do distrito administrativo, ou existiam sem autorização legal, por tolerância das autoridades. Em alguns casos as associações de classe tinham-se organizado como associações de socorros mútuos, inscrevendo nos estatutos, para além dos preceitos relativos à mutualidade, outros completamente alheios a ela, confundindo numa instituição única, atribuições completamente diversas.

Assim, Por decreto de 10 de Fevereiro de 1890 foi regulada a criação das associações de socorros mútuos, as quais se deveriam agrupar em Conselhos Regionais. Estes foram criados por Decreto de 28 de Fevereiro de 1891. Por sua vez, e por Decreto de 9 de Maio de 1891, o governo passou a regular as associações de classe.

3.1 COOPERATIVISMO FERROVIÁRIO

Por disporem as empresas ferroviárias de meios alternativos (armazéns de víveres ou contratos com o comércio local) o cooperativismo não teve grande implantação no seio dos ferroviários. Existiram, contudo, algumas cooperativas importantes.

3.1.1 Sociedade Cooperativa de Consumo do CF do Sueste – Barreiro (1877)

Em *A Previdência*, Costa Goodolphim apresenta-nos as várias associações mutuárias, existentes em Portugal, em finais dos anos oitenta do século XIX. Dessas, somente uma era ferroviária – Caixa de Socorros dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste. Segundo este autor, a Caixa fora fundada pela Sociedade Cooperativa de Consumo do Caminho de Ferro do Sueste, instituída em 23 de Maio de 1877, com o fim de estabelecer um Armazém de Consumo, destinado exclusivamente aos empregados desta companhia. Por despacho do Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, de 18-12-1883 (que instituiu a referida Caixa), foram nomeados os corpos gerentes da associação. Para estabelecer o referido armazém no Barreiro, e pelo mesmo alvará, o Ministério

concedeu um adiantamento de 2.000\$000 réis³⁶. O Armazém de Consumo foi integrado na Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado, em 1901.

3.1.2 Instituto Ferroviário – Lisboa (1912)

Embora sem grande informação, pode afirmar-se que no dia 5 de Maio de 1912, foi inaugurado na sua sede, rua da Madalena em Lisboa, o Instituto Ferroviário, instituição fundada por um grupo de empregados da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o fim de ministrar instrução prática e profissional aos filhos dos associados, para que, no futuro, se encontrassem habilitados a ocuparem um lugar condigno na classe³⁷.

3.1.3 Coop. Abastecimento dos Ferroviários e Aderentes – Entroncamento (1913)

Apesar de o Armazém de Víveres do Entroncamento (dependente da Caixa de Socorros) ter sido um dos primeiros (1879) da CRCFP, foi nesta localidade criada (por José Ferreira Malaquias, Carlos José Caetano e Joaquim Ferreira Malaquias) em 1912, a Sociedade Cooperativa de Crédito e Consumo dos Ferroviários e Aderentes, legalizada no ano seguinte com o nome: Cooperativa de Abastecimento dos Ferroviários e Aderentes, CRL, a qual foi considerada uma das mais inovadoras da Europa, no seu tempo, conseguindo consciencializar os sócios para a necessidade de se unirem na luta contra a carestia de vida.

3.2 ASSOCIAÇÕES DE CLASSE NOS CAMINHOS-DE-FERRO

As associações de classe encaixam-se neste trabalho, não tanto pela sua acção sindical mas mais porque algumas delas criaram as suas caixas de aposentações e socorros. No volume 2 da colectânea *Para a História do Caminho de Ferro em Portugal – Estudos Históricos 1*, e sob o título: Sindicalismo e Política nos Caminhos de Ferro (1872-1961), José Barreto apresenta-nos uma vasta lista de associações ferroviárias de classe, algumas constituídas durante a monarquia, outras no decorrer da I República, embora nesta fase quase todas adoptassem a designação de sindicatos, com funções claramente reivindicativas, esvaziando um pouco a acção mútua.

³⁶ Goodolphim, José da Costa (1889) *A Previdência: Associações de Socorro Mútuo Cooperativas, Caixas de Pensões e Reformas, Caixas Económicas*. Prefácio de M. V. de Armelím Júnior. Lisboa, Sociedade de Geografia, 189 p.

³⁷ Instituto Ferroviário Gazeta dos Caminhos de Ferro, ano XXV, n.º 586 (16-05-1912), p.154

Das associações referidas pelo autor, apenas a Associação dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses (Lisboa) e a Associação dos Operários das Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste de Portugal (Lisboa), foram registadas no Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria³⁸.

No período que medeia o fim da Monarquia e o Estado Novo, ainda foram criadas algumas associações de classe, quase sempre na «via estreita», das quais não consegui comprovação. Constitui feliz excepção a Associação de Classe dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (Pampilhosa-1922) da qual possuo o regulamento

3.2.1 Associação dos Empregados dos CF Portugueses – Lisboa (1886)

Se é certo que o Barreiro foi pioneiro no associativismo social ferroviário, na década de 80 do século XIX surgiram algumas associações noutras cidades como Lisboa e Porto. É o caso da Associação dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses, fundada em Lisboa no ano de 1886, cujos estatutos foram aprovados por alvará de 14 de Dezembro de 1887, alterados no ano seguinte e aprovados por decreto de 14-11-1890, após devolução do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

Podiam fazer parte da Associação todos os indivíduos do sexo masculino, nacionais ou estrangeiros que, à data em que fossem propostos, pertencessem ao serviço de vias-férreas portuguesas (excepto as do Ultramar), tivessem mais de 16 e menos de 45 anos de idade, comprovada pela respectiva certidão, estar no perfeito gozo de saúde, verificada por inspecção médica; ser empregado efectivo e ter pelo menos um ano de ferroviário.

A Associação usaria um timbre (ou carimbo) oval, contendo ao centro uma locomotiva e em volta a legenda da Associação e a data «26 de Julho de 1886» da sua fundação. Eram seus fins: ministrar aos associados residentes em Lisboa (localidade da sede) ou onde funcionassem delegações, socorro médico e pecuniário, quando doentes (aos demais associados somente apoio pecuniário, em idêntica situação); subsidiar os associados na doença, na inabilidade, no desemprego e na prisão; concorrer para o funeral; criar uma caixa de capitais e pensões; promover por todos os meios a seu

³⁸ Após a implantação da República essa incumbência passou para os Governos Civis.

alcance e no limite das suas forças económicas o progressivo desenvolvimento da colectividade. Esta associação extinguiu-se em 1913³⁹.

3.2.2 Caixa Económica e de Pensões – Lisboa (1887)

Embora subsidiária da Associação dos Empregados dos Caminhos de ferro Portugueses, esta Caixa tinha regulamento próprio, aprovado por alvará de 14 de Dezembro de 1887. Os estatutos eram compostos por 5 capítulos e 64 artigos, dos quais destaco: a AECFP funda uma caixa económica, destinada a criar fundos e estabelecer pensões; a direcção dos assuntos da Caixa e administração dos seus fundos pertence exclusivamente à Direcção da Associação, sob imediata vigilância do Conselho Fiscal e demais corpos gerentes. Na caixa podiam inscrever-se e subscrever com os fundos que quisessem e pela forma que preferissem, todos os empregados e operários de caminhos-de-ferro, nas condições determinadas pelo art.º 2.º, § único e pelo § 4.º do artigo 7.º dos estatutos da Associação.

3.2.3 Ass. Operários Ofic. Gerais CF Norte e Leste de Portugal - Lisboa (1889)

Em 1889 chegou a altura de os operários da Companhia Real terem a sua associação, cujos estatutos, aprovados por alvará de 7 de Janeiro de 1889, eram compostos por 15 capítulos e 74 artigos. No capítulo 1.º - Denominação, Organização e Fins – era dito que a associação instituída em Lisboa com o título de Associação dos Operários das Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste de Portugal, composta por número indeterminado de indivíduos do sexo masculino, com mais de 15 e menos de 45 anos de idade (comprovada pela respectiva certidão), tanto nacionais como estrangeiros, residentes em Lisboa.

Eram fins da associação: subsidiar seus associados na enfermidade, na prisão, na inabilidade e concorrer para as despesas do funeral.

Para ser admitido como sócio era indispensável que o candidato fosse operário das Oficinas Gerais ou que a elas tivesse pertencido e no momento estivesse prestando serviço em qualquer outra secção ou lugar da companhia e ainda os maquinistas, fogueiros e seus dependentes; ter boa reputação cívica e moral; gozar de perfeita saúde. Podiam ser admitidos como sócios os filhos dos associados, mesmo que já não se

³⁹ Sousa, Ana Paula Vieira da Silva, *O Sindicalismo nos caminhos de Ferro Portugueses, 1856-1974*, CP-Caminhos de Ferro Portugueses, SG/Documentação e Arquivo Técnico.

encontrassem ao serviço, desde que respeitassem os requisitos já referidos. Aos menores de idade era obrigatória a autorização escrita dos pais. Esta, «em 1895 ainda existia (desapareceu pouco depois)⁴⁰»; ou «já extinta em 1895⁴¹».

3.2.4 Assoc. Cl. dos Empregados dos CFP da Beira Alta – Pampilhosa (1923)

Com estatutos aprovados por alvará de 28 de Junho de 1923, publicados no Diário do Governo, n.º 152, 2ª série de 3 de Julho de 1923, e reportando-se ao Art.º 3º do Decreto de 9 de Maio de 1891, foi criada uma associação de carácter misto (mutualista/sindical) denominada Associação de Classe dos Empregados dos Caminhos-de-ferro Portugueses da Beira Alta, a qual se propunha, quando as circunstâncias o permitissem, criar escolas, uma para o ensino primário e desenvolvimento intelectual dos associados e seus filhos, outras para formação das especialidades ferroviárias; uma caixa de reformas e pensões, com o fim de beneficiar os associados e suas famílias; uma cooperativa de consumo para fornecer bens de primeira necessidade e uma caixa económica, de preferência de auxílio às viúvas e órfãos dos associados. Todas estas disposições dependeriam de regulamentos especiais que seriam organizados em harmonia com as disposições legais em vigor.

3.3 ASSOCIAÇÕES DE SOCORROS MÚTUOS FERROVIÁRIAS

Tudo na natureza resulta da combinação de elementos. É essa essência do mutualismo: associação de esforços para ajudar quem precisa. Para sua felicidade, todos os trabalhadores devem estar associados porque só com o apoio de todos, as associações podem funcionar. Mas, não basta a participação monetária, é preciso também uma rigorosa fiscalização colectiva. «A quota semanal que o trabalhador paga, é uma parcela muito importante do seu trabalho; é vexatório e bárbaro quando direcções, por abuso ou incúria, levam as associações a não cumprir os seus objectivos estatutários⁴²».

Devido às condições concretas do trabalho nas estações, dispersas ao “longo da linha”, e nelas as diversas funções e categorias, não foi fácil a criação deste tipo de associações nos caminhos-de-ferro. Quando finalmente se conseguiu “romper a

⁴⁰ Barreto, José (1999), *Sindicalismo e Política nos Caminhos de Ferro, 1872-1961*. Para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal (v.2), Estudos Históricos 1.

⁴¹ Sousa, Ana Paula Vieira da Silva e, *O Sindicalismo nos caminhos de Ferro Portugueses, 1856-1974*, CP-Caminhos de Ferro Portugueses, SG/Documentação e Arquivo Técnico.

⁴² Goodolphim, José da Costa (1876), *A Associação: Historia e Desenvolvimento das Associações Portuguezas*, Lisboa, Typographia Universal,

barreira”, foi nos ferroviários do Sul e Sueste, que teve maior expressão: «Os ferroviários viram ainda a possuir uma sólida estrutura associativa. Logo em 1894, um grupo de operários dos caminhos-de-ferro constituía a *Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste* (...) Cerca de dois anos depois, está a funcionar o “armazém de consumo” da *Caixa de Socorros Mútuos do Caminho de Ferro* (...) A criação do Sindicato do Pessoal dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste (...) em 21 de Novembro de 1914. (...) A *Casa dos Ferroviários* “sonho transcendente de uma classe laboriosa” torna-se um facto em 1922. Finalmente, em 1 de Janeiro de 1927, inaugura-se solenemente o *Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste*, obra de protecção e educação de crianças órfãs de ferroviários⁴³». Depois chegaria a Lisboa e Porto.

3.3.1 Associação Humanitária do Pessoal dos CF a Sul do Tejo – Barreiro (1872)

Os estatutos da primeira sociedade ferroviária, de tipo mutualista, foram aprovados por alvará de 18 de Junho de 1872, onde constava: «é criada, entre o pessoal dos Caminhos-de-ferro ao Sul do Tejo, uma sociedade fraternal que se denominará: Associação Humanitária do Pessoal dos Caminhos-de-ferro a Sul do Tejo, com sede na vila do Barreiro».

O número de sócios era indeterminado e composto de duas classes: sócios protectores e ordinários. Protectores eram os sócios que se inscrevessem com o único fim de beneficiarem a sociedade e os facultativos do Caminho-de-ferro seriam considerados sócios protectores natos; os beneficiários eram designados sócios ordinários.

A associação tinha por fins: socorrer pecuniariamente os sócios doentes; subsidiar os que fossem presos ou suspensos das suas funções, quando o não fossem em consequência de roubo ou quaisquer outros crimes infamantes; subsidiar os sócios que depois de cinco anos, pelo menos, de filiados na sociedade, ficassem, por qualquer forma, impossibilitados de ganhar os meios de subsistência; prover de forma que o funeral dos que falecessem lhes fosse feito, com a devida decência, nos termos dos artigos 13.º e 14.º (e seus parágrafos) dos estatutos.

Eram condições para admissão na associação: fazer parte do pessoal dos caminhos-de-ferro ao Sul do Tejo; não ter menos de 15, nem mais 45 anos de idade, comprovada por documentos autênticos; não padecer de moléstia crónica que pudesse

⁴³ Idem. Op.cit.

impossibilita para o trabalho, mesmo que temporariamente; ser inspeccionado pelo *facultativo* nomeado pela Direcção e, finalmente, pertencer ao sexo masculino.

3.3.2 Caixa de Socorros dos CF do Sul e Sueste – Barreiro (1883)

Como vimos, a Caixa de Socorros dos Caminhos-de-ferro do Sul e Sueste⁴⁴ foi criada pela Sociedade Cooperativa de Consumo do Caminho de Ferro do Sueste e instituída por alvará de 18 de Dezembro de 1883, a qual tinha por fim ministrar subsídios aos associados na enfermidade e na inabilidade, garantir pensões às viúvas, fazer empréstimos e fornecimento de géneros de consumo aos sócios. Estes subscreviam uma quota mensal de 200 a 300 réis, a que correspondia o subsídio diário de 100 réis por cada quota de 200 réis, durante trinta dias e de 70 réis além daquele período.

Os Estatutos eram compostos por doze capítulos, incluindo os que tratavam dos deveres e direitos dos sócios, das penalidades, das pensões dos fundo e dos corpos gerentes, etc. Assim, há a destacar como deveres, o pagamento de jóias e quotas, e a prestação de serviços gratuitos à associação, para os quais fossem eleitos; e como direitos, os subsídios a conceder nos casos de doença e o levantamento de adiantamentos por empréstimo.

Os sócios com 55 anos de idade e 25 de desconto tinham direito a uma pensão no valor de 42% do vencimento mensal, ou do jornal correspondente⁴⁵, pensão que ia aumentando de 1/60 por cada ano a mais (além dos 30) que o empregado tivesse de associado, na data de requerer a pensão. Às viúvas dos sócios aposentados, ou daqueles que na ocasião do falecimento tivessem adquirido direito à aposentação, era transmissível metade da pensão do marido, se o casamento se tivesse realizado, pelo menos 10 anos antes de adquirir esse direito.

3.1 - Caixa de Socorros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Instituição		Idade	Descontos		Reformas		Pensão	Observações
Designação	Ano	Admissão	Quota	Anos	Idade	%		
CSCFSS	1883		200-300	25	55	42%		Operacionais
				30	60	42%		Sedentários

⁴⁴ Na altura o Estado explorava somente as linhas a sul do Tejo, abrangendo estas os troços de Barreiro a Casével (L. do Sul); Pinhal Novo a Setúbal (L. do Sado); Casa Branca a Estremoz (L. de Évora) e de Beja a Serpa (L. do Sueste), num total de 322Km

⁴⁵ Silva, Clemente da (1954), *A Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado: Diplomas, Decisões e Anotações Posteriores*. Lisboa, Soc. Astória. [s.n.].

Dos lucros da cooperativa de consumo, 40% destinavam-se à Caixa de Socorros, e 60% eram restituídos, na forma de bónus, aos consumidores.

3.3.3 Assoc. Socorros Mútuos dos Empreg. do Sul e Sueste – Barreiro (1896)

Por Alvará de 5 de Março de 1896 foi substituída a primitiva mutuária, passando a constar (Art.º 1.º): «a Associação legalmente constituída em 18 de Dezembro de 1883 com o título de *Caixa de Socorros dos caminhos de Ferro do Sul e Sueste*, com sede no Barreiro, passa a denominar-se *Associação de Socorros Mútuos dos empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste*».

Dos Estatutos é de destacar o artigo 6.º em que os sócios eram obrigados a concorrer para o Fundo de Pensões por inabilidade, com a importância de um dia útil de trabalho do seu salário normal, ou 1/30 do vencimento mensal de exercício e categoria; pagar uma jóia igual a seis quotas para cada um dos fundos para que subscrevessem; satisfazer regularmente a importância das jóias, quotas mensais, multas e indemnizações.

Os sócios tinham direito a concorrer (querendo), para um fundo destinado a socorros por doença, subscrevendo para tal a quota mensal desejada, que seria, no mínimo, de 200 réis, podendo aumentar por fracções de 100 réis até atingir o máximo de 1000 réis; satisfazer a importância da jóia para o Fundo de Pensões, em doze prestações mensais, e para o Fundo de Socorros na doença em seis prestações. Podiam ainda aumentar a subscrição, nos termos do regulamento, contanto que não excedessem os 50 anos de idade e gozassem de boa saúde; adquirir antecipadamente o direito a pensão, pagando a pronto as quotas correspondentes ao prazo de antecipação; levantar do cofre da Associação, por adiantamento, ou empréstimo, as quantias de que precisasse. A aposentação ordinária era concedida a partir dos 50 anos de idade e 25 de associado, sendo o quantitativo estabelecido de 2/3 ou 66% do vencimento ou jornal mensal. A quota mensal era de 3% dos respectivos vencimento ou jornal.

3.2 - Associação de Socorros Mútuos dos Empregados dos CF do Sul e Sueste

Instituição		Idade Admissão	Descontos		Reformas			Observações
Designação	Ano		Quota	Anos	Idade	%	Pensão	
ASMECFSS	1883		3%	25	50	66%	2/3	

Eram reputados filhos, para vencimento da pensão, os filhos legítimos (incluindo os póstumos) ou legitimados, que o sócio deixasse quando falecesse, de idade inferior a

18 anos, cessando a pensão logo que atinjam 18 anos, ou antes, se tiver meios de subsistência superior à pensão. O regulamento era omissivo em relação aos filhos do sexo feminino. Mas era prática, na altura, as filhas receberem a pensão até casarem.

Pelo decreto de 1-12-1892, que organizou os serviços de exploração das linhas do Estado, as disposições do Decreto de 17-07-1886, que assegurava a aposentação ao fim de 40 anos de serviço, tornaram-se extensivas aos ferroviários, desde que a pensão que não excedesse os 600 réis diários, mediante a contribuição de 3% dos vencimentos ou salários.

3.3.4 Montepio Ferroviário – Lisboa (1910)

Por alvará de 17 de Fevereiro de 1910, foi criado o Montepio Ferroviário – Associação de Socorros Mútuos do Pessoal Empregado nos Caminhos-de-ferro de Portugal e de suas Famílias, com a finalidade de socorrer as famílias dos sócios falecidos⁴⁶. Era uma associação de duração indefinida, de capital indeterminado e composta de ilimitado número de sócios (de ambos os sexos), nacionais ou estrangeiros, com residência em Portugal Continental. Tinha a sua sede era na Rua da Mouraria, 64 (Edifício do Amparo) em Lisboa⁴⁷.

Após alguns anos de inactividade, a instituição foi reestruturada em 1923. Contudo, só após adoptar (em 1933) o método actuarial⁴⁸ de gestão, é que começaram a notar-se os resultados positivos.

Os fins da Associação eram de dois tipos: imediatos e futuros. Fins imediatos eram, de harmonia com as respectivas tabelas, a concessão de subsídios: de *Vida Inteira* – únicos ou vitalícios, pagáveis por morte dos sócios às pessoas por estes indicadas; de *Vida Inteira-Conjuntos* – sobre duas pessoas, únicos ou vitalícios pagáveis aos sobreviventes ou a outrem; de *Vida Temporária-Decrescentes* - para amortização total ou parcial da importância de todas ou parte das prestações dos moradores adquirentes, garantida durante os prazos referidos na respectiva tabela; *Diferidos* – para a construção ou aquisição de habitação, ao abrigo das modalidades de habitações "A" ou "B", para os

⁴⁶ Mendes, António Reinaldo (2009) *História do Caminho de Ferro: Vida de um Ferroviário*. Lisboa: Plátano Editora.

⁴⁷ Segundo os estatutos, a sede da Associação teria que ser sempre em Lisboa.

⁴⁸ Método pelo qual as companhias de seguros de vida estabeleciam as bases das operações desses seguros. *Dicionário da Língua Portuguesa*, Coord. Fernando J da Silva. Editorial Domingos Barreira. Porto, 1955.

sócios ou seus herdeiros; Mistos – para construção ou aquisição de habitações, ao abrigo das modalidades de habitações "A" ou "B", para os sócios ou seus herdeiros e Bolsas de Estudo – atribuição de bolsas de estudo aos filhos dos associados, em conformidade com o disposto nos estatutos. Os fins futuros eram os seguintes: criação de uma Caixa Económica; fornecimento aos sócios de especialidades nacionais e estrangeiras; realização de funerais de sócios e de pessoas de suas famílias e quaisquer outros, constantes da legislação em vigor e respeitante às associações de socorros mútuos, que a Assembleia-geral resolvesse estabelecer.

O órgão máximo era Assembleia-geral, que delegava a gestão na Direcção, coadjuvada pelas Comissões Permanentes⁴⁹. Toda a actividade era supervisionada pelo Conselho Fiscal Pelo "Relatório e Contas da Gerência" de 1936⁵⁰ podemos verificar que em 1935, o produto da cobrança de quotas fora de 331.675\$70 e os legados pagos de 163.217\$20, enquanto em 1936 a quotização foi de 322.653\$60 e os legados liquidados de 186.129\$15 escudos, verificando-se um resultado positivo na gestão da instituição.

Em 1936 surgiu a ideia de fusão do *Montepio* com duas associações congéneres, então existentes: A Previdência do Ferroviário Reformado (Porto) e a Previdência do Ferroviário Português (Lisboa).

Após quase cinco meses de conferências e reuniões, a Comissão do Montepio Ferroviário abandonava decididamente a ideia de fusão, dedicando, a partir de então, toda atenção à reforma dos Estatutos, cujo anteprojecto seria aprovado em Assembleia-geral de 1 de Setembro de 1939. No entanto, antes de terminada a reunião foi aprovada, por unanimidade, a proposta feita pelos representantes de A Previdência do Ferroviário Reformado na qual as partes envolvidas comprometiam-se a não introduzir na remodelação dos seus Estatutos as modalidades que a outra tivesse. Antes, em reunião ordinária da Assembleia-geral, realizada em 28 de Dezembro 1937, desta importante associação mutuária, «a mais antiga da classe ferroviária, pois conta já 28 anos de

⁴⁹ Com o fim de auxiliar a acção directiva, foram criadas as seguintes Comissões Permanentes: Técnica; Contencioso; de Emprego Fundos; Habitação; Boletim de Propaganda; Organização de Serviços e de Biblioteca. Cada uma destas Comissões era composta de três membros, que entre si escolheriam os cargos de Presidente, Secretário e Relator.

⁵⁰ Cit. *Boletim da CP*. Ano IX, n.º 94 (Abril/1937) p.107.

existência⁵¹», procedeu-se à eleição dos novos corpos gerentes para o ano de 1938. «No acto de posse dos eleitos, a que assistiram muitos associados, foram proferidos muitos discursos enaltecendo o prestígio desta benemérita Instituição, cujos fundos, apesar de só estar organizada tecnicamente desde 1 de Abril de 1933, se elevaram a cerca de mil e cem contos, tendo pago de subsídios mais de dois mil contos⁵²».

De acordo com a legislação em vigor, os Estatutos foram sucessivamente reformulados, continuando a ser uma associação de duração indefinida, de capital indeterminado e composta de ilimitado número de indivíduos de ambos os sexos nacionais e estrangeiros, com residência no continente português, por despachos do Sub-secretário das Corporações e Previdência Social de: 1 de Setembro de 1939, 10 de Julho de 1941, 18 de Outubro de 1944 e 6 de Novembro de 1952.

3.3.5 Cofre Amparo Viúvas e Órfãos Ferrov. Sul e Sueste – Barreiro (1914)

Sem data exacta, sabe-se, contudo que, por volta de 1912, foi criado o Cofre de Amparo às Viúvas e Órfãos dos Ferroviários do Sul e Sueste, solenemente consagrado em 1914, com o fim de conceder pensões mensais às viúvas e órfãos que não tivessem direito a pensões da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, pelo facto dos falecidos empregados não serem contribuintes da Caixa ou quando, ainda que sócios, não tivessem atingido o tempo necessário ao legado de pensão; o Cofre contribuía ainda nos casos em que as viúvas e/ou órfãos recebiam pensões da Caixa, mas que estas eram de tal modo exíguas, que não permitia aos contemplados viver de forma condigna.

Os primeiros fundos do Cofre eram constituídos pelo produto de subscrições. A Comissão Organizadora desempenhava todas as funções: escrevia as quotas (que não eram impressas), fazia a cobrança, a escrita, e a divisão de tarefas, tendo, por vezes de “ir à linha”, cobrar quotas ou subsídios. De vez em quando realizava festas: «uma récita, uma tourada, ou uma quermesse». O esforço essencial da Comissão consistia em associar à sua ideia, primeiro o concurso dos camaradas, que inicialmente a não compreenderam e, mais tarde, o seu entusiasmo, o seu interesse, a sua cooperação.

⁵¹ Assim pensava o articulista do Boletim da CP, ano X, Jan. 1938, n.º 103. Na realidade a mais antiga associação mutualista ferroviária data de 1872.

⁵² Boletim da CP, ano X, n.º 103, Jan. 1938, p.25

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, conquanto não concedesse qualquer subsídio monetário para o Cofre, por norma acedia aos pedidos de transportes gratuitos dos membros da comissão, assim como de materiais, cenários, gados, toureiros, actores, etc., para as festas realizadas em seu benefício. Por outro lado, autorizou que a cobrança das quotas se fizesse nas folhas de pagamento, de modo que o seu rendimento fosse normal e que a cobrança fosse fácil e gratuita. Além disso permitiu a factura gratuita de todos os impressos destinados à Comissão do Cofre, nos serviços gráficos da Companhia, nos quais os empregados trabalhavam, muitas vezes, fora das horas de serviço⁵³. Ou seja, com um grande movimento de simpatia, entusiasmo e cooperação, criava-se assim uma escola de empreendedores eficazes.

Porém, a Comissão Administrativa queria fazer mais, ir mais além. Começa assim a germinar a ideia da criação de um instituto capaz de assegurar o sustento e educação de órfãos dos ferroviários. Para tal, era necessário obter dinheiro, amealhá-lo e fazê-lo render. Promovem-se novas festas, mais touradas, muito em voga naquela época. «Uma foi memorável. Realizou-se no Campo Pequeno, de noite, em abertura da época. Tomaram parte nela alguns dos mais brilhantes nomes nacionais da arte de toureio. Tudo gratuito. A praça também. O seu empresário, Sr. José Segurado, deu para o Instituto essa contribuição importante e o rendimento da corrida foi superior a quatro contos. Por fim, reunidos cerca de 300 contos, dava-se início ao processo de instalação do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste⁵⁴».

3.3.6 Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste – Barreiro (1927)

Em sessão solene a que assistiram, para além da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado e da Direcção do Sul e Sueste, numerosa assistência, foi inaugurado em 1-01-1927, o Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste⁵⁵, que representou a «magnífica demonstração do que pode o esforço, a solidariedade e a tenacidade de uma classe». Porém, os estatutos da instituição já tinham sido aprovados em 1923 (data da placa comemorativa do cinquentenário) e o Alvará concedido no ano seguinte (1924). «Esta

⁵³ In: *Revista Portuguesa de Comunicações*, de 15-06-1930. Cit. «O Instituto dos Ferroviários do Barreiro é uma Admirável Afirmção de Solidariedade, Dedicção e Iniciativa daqueles Trabalhadores», *Um Olhar Sobre o Barreiro*, N.º 5 (Ago. 1987), pp. 37-44.

⁵⁴ Idem. Op. Cit.

⁵⁵ Também conhecido por Instituto dos Ferroviários do Barreiro.

obra de protecção e educação de crianças órfãs de ferroviários⁵⁶» representou (e representa⁵⁷) a magnífica demonstração do que pode o esforço, a solidariedade e a tenacidade de uma classe.

Nos primeiros anos de existência, o Instituto albergava 8 órfãos e em 1930 possuía 13. Para além das condições essenciais à vida, todos recebiam instrução primária e preparação técnica. Quando o seu aproveitamento o aconselhava, era-lhes facultado o ingresso no ensino industrial ou superior. Os cursos industriais eram ministrados na Escola Industrial Marquês de Pombal, em Lisboa, assegurando-lhes o Instituto a subsistência, matrículas, livros, etc.

O Instituto estava aberto a alunos externos. No curso externo de 1930 matricularam-se 60 alunos (do sexo masculino) dos quais dez não compareceram. Em 1938 abriu o externato nocturno, destinado aos trabalhadores ferroviários que, em tempo próprio, não puderam estudar.

Das muitas inscrições no “Livro de Visitas” da instituição destaco a de Bento de Jesus Caraça: «As minhas mais sinceras felicitações ao “Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste” pela bela obra de solidariedade que está realizando. É consolador verificar iniciativas desta ordem, onde se manifesta o desejo de bem construir não para os próprios mas para as gerações futuras. Tais exemplos, que, repito, merecem encorajamento e louvor, fazem-nos crer na construção duma humanidade melhor e duma sociedade mais justa⁵⁸».

3.3.7 Caixa Privativa do Pessoal das Oficinas da CP – Lisboa (1930)

O “Novo Regulamento” desta Caixa (que, apesar do nome, era uma mutuária) entrou em vigor em 1 de Outubro de 1930 e informa-nos claramente que a instituição já existia anteriormente, mas não esclarece quando foi criada. Neste consta, nomeadamente (Art. 1.º): «a *Caixa Privativa do Pessoal das Oficinas da C. P.*, associação de beneficência do pessoal das Oficinas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tem a sua sede em Lisboa, no edifício das Oficinas Gerais, e passa a reger-se pelo presente regulamento em substituição do anterior». É de supor que a Associação dos Operários das Oficinas

⁵⁶ Almeida, Ana Nunes de (1993) *A Fábrica e a Família: Famílias Operárias do Barreiro*.

⁵⁷ Ainda hoje existe sendo conhecido pela designação abreviada de *Instituto dos Ferroviários*

⁵⁸ In: *Livro de Visitantes* do I.F.S.S., 22 de Março de 1931, Barreiro. Cit *Um Olhar Sobre o Barreiro*, N.º 5 (Ago. 1987), pp. 37-44.

Gerais dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste de Portugal, tivesse criado, a exemplo do que fez a Associação dos Empregados dos Caminhos de ferro Portugueses, uma Caixa Económica, sem que se possa, contudo, confirmar tal situação.

A associação tinha por objecto: socorrer os seus associados, quando se encontrassem temporariamente impossibilitados de trabalhar por doença estranha ao serviço; por falecimento do sócio, entregar à família um subsídio para ajudar a custear o funeral; facilitar aos sócios a aquisição de artigos de vestuário, calçado, etc., adiantando a respectiva importância, que eles satisfariam em prestações pequenas e sem juro.

Eram condições para a admissão: Fazer parte do pessoal das Oficinas da Companhia mas não pertencer ao quadro permanente⁵⁹; apresentar, sendo de menor idade, o consentimento escrito dos pais ou tutores; ser aprovado na inspecção médica feita pelo médico privativo da associação. O valor do Subsídio de Doença, durante um período máximo, de 90 dias, era igual a 60% do salário diário do sócio a multiplicar pelo número de dias úteis de duração da doença, desde o dia em que era recebida na sede da Caixa, ou nas sedes das Delegações, a “parte de doente”, até ao dia da alta dada pelo médico da Caixa.

Passado o primeiro período de 90 dias, a percentagem baixava para 40 % e com ela o valor do subsídio, sendo passada nova papeleta de doença. Ao fim de 180 dias, e quando a doença se prolongasse, era da competência da Comissão Administrativa, ouvido o médico da Caixa, continuar ou não a conceder o subsídio, sendo passada nova papeleta de doença no primeiro caso.

O subsídio era pago semanalmente, aos sócios que fizessem parte das Oficinas Gerais de Lisboa-P⁶⁰ e, mensalmente, aos restantes. Não tinham direito ao subsídio: Os sinistrados ao abrigo da lei dos Acidentes de Trabalho; Os portadores de doenças venéreas em período agudo; Os simuladores de doenças; e ainda os que se recusassem a receber na sua residência, a visita do médico ou fiscais da Caixa, ou qualquer membro da Comissão Administrativa.

Os Corpos Gerentes eram compostos de três órgãos: Comissão Administrativa; Assembleia Geral e Conselho Fiscal. A Comissão Administrativa, de 5 membros, era formada por um Presidente, que seria sempre o Engenheiro Encarregado das Oficinas Gerais de Lisboa-P (ou qualquer outro das mesmas Oficinas por ele indicado); um

⁵⁹ O pessoal operário em caso de doença recebia 50% do salário.

⁶⁰ Designação oficial, em termos de exploração, de Lisboa-Santa Apolónia.

Secretário, sempre um empregado superior do escritório das mesmas Oficinas; um Tesoureiro sempre um contramestre das mesmas e dois Vogais, também de Santa Apolónia. Os quatro últimos eram eleitos pela Assembleia Geral.

A Comissão Administrativa tinha três delegações: Barreiro, Entroncamento e Porto-Campanhã, nos edifícios das respectivas oficinas. O raio de acção de cada delegação era o mesmo da respectiva Circunscrição de Tracção em cuja área a sua sede da Delegação se encontrasse, ficando a 2.^a Circunscrição de Tracção (Lisboa) dependendo directamente da sede da «Caixa Privativa». As delegações da Comissão Administrativa tinham uma composição idêntica à da Sede, igualmente constituídas por 5 membros, a saber: Um Presidente, que seria sempre o chefe da Circunscrição de Tracção respectiva, ou qualquer dos seus engenheiros, por ele nomeado; um Secretário, que seria um empregado superior de escritório; um Tesoureiro, sempre um contramestre e dois Vogais, sendo um Chefe de Brigada e um operário. Os quatro últimos membros das Delegações da Comissão Administrativa deveriam pertencer às oficinas respectivas, e eram eleitos em Assembleia-geral conjuntamente com os outros membros dos corpos gerentes.

3.3.8 Caixa de Invalidez do Pessoal Contratado da CP – Lisboa (1930)

A Caixa de Invalidez do Pessoal contratado *da C. P.*, tinha a sua sede em Lisboa na sede da *Caixa Privativa do Pessoal das Oficinas da C. P.*, no edifício das Oficinas Gerais, em Lisboa-Santa Apolónia. Os agentes operários que, embora contratados, pertencessem a qualquer das Caixas de Reforma dos antigos Caminhos de Ferro do Estado ou da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses não podiam ser admitidos como sócios desta Caixa. O fim exclusivo desta instituição era o estabelecimento de uma pensão mensal vitalícia aos seus associados que estivessem nas condições determinadas pelo regulamento.

Esta instituição era uma associação de capital indeterminado, de duração indefinida e de ilimitado número de sócios, cuja administração era exercida pela Comissão Administrativa da Caixa Privativa do Pessoal das Oficinas da C. P. Havia categorias de sócios: Fundadores, os que se inscrevessem até 31 de Dezembro de 1930; Ordinários, os que se inscrevessem depois dessa data; Honorários, todos os agentes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que concorressem com qualquer

donativo, mensal ou anual, para o cofre da instituição; Beneméritos, todas as pessoas estranhas à Companhia que, de qualquer forma beneficiassem o cofre da instituição.

Eram condições de admissão: Os sócios Fundadores eram admitidos independentemente da idade e sem necessidade de inspeção, médica. Os antigos operários, à data subvencionados pela Companhia e pela Caixa Privativa, passavam para esta Caixa, por onde ficavam a receber as suas pensões, na categoria de sócios fundadores, ficando em tudo sujeitos aos deveres que o regulamento impunha; Os sócios ordinários deveriam ter menos de 30 anos de idade e de ser aprovados no exame médico levado a efeito pelos médicos da Caixa; Os sócios honorários e beneméritos eram admitidos pela forma prevista no regulamento da Caixa Privativa e não tinham direito a pensão alguma. Sendo de menor idade, o candidato a sócio só seria admitido depois de apresentar o consentimento escrito dos pais ou tutores.

A pensão de invalidez era atribuída em função do tempo de serviço na Companhia e do salário auferido pelo sócio, na altura de passar à situação de pensionista, cujos valores eram os seguintes:

Tabela de pensões da Caixa de Invalidez do Pessoal Contratado da CP

Anos de Serviço	% do Vencimento	Anos de Serviço	% do Vencimento
20 a 25	30%;	35 a 40	60%
25 a 30	40%	Mais de 40	70%.
30 a 35	50%;		

Quadro 3.3

A pensão só seria concedida quando o sócio tivesse pelo menos 20 anos de serviço e que Junta de Invalidez declarasse a absoluta e completa incapacidade de trabalhar, quer fosse por doença ou por idade, e atingia um máximo de 70%.

3.3.9 Previdência do Ferroviário Reformado – Porto (1930)

Esta associação de socorros mútuos foi fundada em 1930, com sede no Porto, a funcionar, desde 8 de Agosto de 1937, em sede própria, na Rua Chã, 132, 2.º. Várias individualidades assistiram à inauguração da nova sede, entre elas o Dr. Roque de Pinho em representação do subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social⁶¹. No mesmo dia, os participantes da inauguração da sede assistiram, na Quinta da Mitra, ao lançamento da primeira pedra para a construção de um bairro de 46 casas destinadas

⁶¹ *Boletim da CP*, ano IX, n.º 100, Outubro de 1937

aos sócios da referida associação. «Sendo uma grande associação de ferroviários, é também ma das que ocupa um dos primeiros lugares entre as instituições mutualistas do nosso País⁶²». Destinava-se aos trabalhadores da CP e Sociedade “Estoril”, sendo a idade de admissão fixada entre os 16 e os 45 anos, excepto para o pessoal de máquinas, trens e revisão, cuja idade máxima era de 40 anos.

Os sócios podiam subscrever capitais entre mil e dez escudos, montante que receberiam quando se reformassem. O sócio que o desejasse podia aumentar o capital a subscrever, até ao máximo de dez mil escudos, desde que estivesse dentro dos limites de idade estabelecidos. Se necessitasse, o sócio podia obter da Previdência um empréstimo até 20% do capital subscrito até um máximo de 1.500\$00, a descontar em 30 prestações mensais, que não podiam exceder os 50\$00. Em caso de falecimento, após 5 anos de inscrição, o sócio deixava aos seus herdeiros 20% do capital subscrito.

3.3.10 Caixa de Auxílio – Porto (1941)

A Caixa de Auxilio foi criada pela Previdência do Ferroviário Reformado. Na ausência do regulamento original, usei como referência o regulamento de 1 de Setembro de 1961 que, a propósito da Denominação, Sede, Organização e Fins, nos informa: «A Previdência do Ferroviário Reformado (Associação de Socorros Mútuos) com sede no Porto, sita à Rua Chã n.º 132, mantém pelo presente regulamento que substitui o aprovado por despacho de 10 de Julho de 1941 a sua Caixa de Auxílio criada ao abrigo do disposto no n.º 1.º do artigo 4.º dos Estatutos em vigor.

Era destinada a conceder empréstimo aos sócios da referida “Previdência” que fizessem parte dos quadros das empresas ferroviárias, e aos que não pertencendo aos quadros tivessem pelo menos 15 anos de inscrição nas respectivas Caixas de Reformas e Pensões, nas condições previstas no Regulamento, mediante o juro para rendimento de capitalização dos Fundos da Associação, constante da tabela anexa. O Regulamento foi aprovado pelo despacho de 10 de Junho de 1941.

A função deliberativa da Caixa de Auxílio pertencia à Assembleia Geral de «A Previdência do Ferroviário Reformado», a qual delegava na Direcção, em exercício em cada ano civil, a gestão da mesma, e no Conselho Fiscal, a fiscalização das contas. O valor máximo do empréstimo a conceder a cada sócio era de 50% do subsídio de

⁶² Opinião de Elísio Augusto Ferreira, membro dos corpos gerentes de A Previdência do Ferroviário Reformado, *Boletim da CP*, ano XX, n.º 229, Julho de 1948, p.12.

sobrevivência que o mesmo tivesse direito a legar sem todavia poder ser superior a mil e quinhentos escudos. A concessão do empréstimo só podia ter lugar desde que satisfeitas todas as dívidas que o sócio tivesse para com a Associação, e liquidado qualquer outro empréstimo que tivesse feito à Caixa.

Para a concessão de qualquer empréstimo, era necessário que o sócio tivesse contribuído pelo menos cinco anos para a Associação e que se comprometesse a pagar mensalmente as prestações correspondentes ao empréstimo concedido, devendo estas ser de modo a não exceder a importância de 50\$00 por mês. O número de prestações mensais nunca podia ser inferior a seis nem superior a trinta.

Era ainda necessário que o sócio fizesse declaração por escrito de que autorizava a Associação a deduzir no subsídio que ele, ou os seus herdeiros ou legatários viessem a receber, a importância que nessa data tivesse em dívida à Caixa, proveniente de empréstimos ou juros.

As amortizações dos empréstimos teriam que dar entrada nos cofres da Caixa entre os dias 20 e 30 do mês em que se venciam, sob pena de pagamento de juro suplementar à taxa de 0,6%. A cobrança das amortizações seria feita pela forma que a Administração da Caixa entendesse mais segura e conveniente. Mas, sempre que originasse despesa, esta ficaria a cargo dos sócios. O juro a pagar pelo empréstimo era variável, de acordo com o número de prestações em que o sócio desejasse fazer a amortização:

Juro a pagar pelos empréstimos na Caixa de Auxílio

Prestações	%	Prestações	%
12	4%	24	8%
18	6%	30	10%

Quadro 3.4

3.3.11 Previdência do Ferroviário Português (1932)

Aprovada pelo Decreto n.º 21.400, de 8 de Junho de 1932, a Previdência do Ferroviário Português era uma associação mutualista, resultante da fusão das Previdência do Ferroviário do Sul e Sueste e da Previdência Ferroviário do Minho e Douro, cujos estatutos foram aprovados respectivamente pelos Decretos nº 10.558 de 14 de Fevereiro de 1925 e nº 11.752, de 22 de Maio de 1926, e autorizadas pelos Decretos n.º 16.172, de 27 de 1928 e nº 17.122, de 29 de Junho de 1929, destinada a prestar auxílio, por uma só

vez, à família dos contribuintes falecidos, ou à pessoa por ou pessoas previamente por eles indicadas.

A fusão entrou em vigor em de 1 de Julho de 1932. Mas, para todos os efeitos, foi considerada a data de 30 de Janeiro de 1925⁶³, como a da fundação da instituição, a mesma da criação da primeira das referidas previdências. Teve como objectivo reunir num só diploma toda a legislação referente às instituições referidas, assim como as alterações resultantes dos Decretos: nº 13.936, de 11 de Junho de 1927; nº 16.172, de 27 de Novembro de 1928; nº 17.122, de 29 de Junho de 1929 e nº 19.392, de 24 de Fevereiro de 1931, por ser mais fácil a sua utilização.

Sendo uma instituição mutualista, na medida em que não acarretava quaisquer encargos para o Estado⁶⁴, a Previdência do Ferroviário Português foi criada por influência de um órgão estatal e destinada aos «indivíduos de ambos os sexos que prestem serviço na Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, delegação do Governo nos Caminhos-de-ferro do Estado, e empresas que explorem o ramo de transportes sobre carris no continente⁶⁵». A sede da instituição era junto à sede da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, ou do organismo que a substituísse, portanto, em Lisboa.

A gestão era exercida por uma comissão administrativa, composta por um Presidente, Secretário e Tesoureiro, nomeados pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro (ou pelo organismo que a substituísse) de entre os seus funcionários com residência em Lisboa, e por seis vogais (4 efectivos e 2 substitutos) eleitos em assembleia-geral. A função de tesoureiro tinha que ser sempre desempenhada por um pagador ou tesoureiro da referida Direcção Geral. A Comissão Administrativa tinha uma delegação no Porto, e podia organizar delegações onde fossem necessárias, ou suprimi-las sempre que o julgasse conveniente. Cada delegação era constituída por dois membros (um efectivo e um suplente) nomeados pela Comissão Administrativa, de entre os contribuintes da respectiva área geográfica.

Havia dois tipos de sócios: «fundadores» e «ordinários». Eram considerados sócios fundadores os contribuintes que, com essa designação, se inscreveram ao abrigo

⁶³ As associações usam normalmente como da fundação a data da assembleia-geral e não a do decreto ou alvará.

⁶⁴ Preâmbulo do Decreto nº 21.400 de 8 de Junho de 1932

⁶⁵ Estatutos da Previdência do Ferroviário Português, Artº 1º, publicados pelo Decreto nº 21.400 de 8 de Junho de 1932

dos decretos nº 10.558 e nº 11.752 que, como vimos, são os que aprovaram os Estatutos das Previdências do Ferroviário do Sul e Sueste e do Ferroviário do Minho e Douro. Eram considerados “ordinários” os demais contribuintes. Igual garantia era concedida ao antigo pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, na situação de “adido” à data da publicação dos Estatutos. Estes sócios estavam sujeitos a inspecção médica.

Os contribuintes deveriam: sujeitar-se ao desconto das importâncias relativas às jóias e quotas nas folhas de vencimento, ou quando o não tivessem (assalariados), efectuar os pagamentos na sede da Instituição, ou onde esta determinasse. A “jóia”, à data da publicação do Estatuto, era de 34\$00, pagável em treze prestações, sendo a primeira de 10\$00 e as restantes de 2\$00. O valor da quota mensal era estabelecido em assembleia-geral. Os contribuintes admitidos ao abrigo do Decreto n.º 19.392, tinham direito a legar o auxílio invocado pelo Art.º 16º do Estatuto⁶⁶.

Conclusão

Apesar de todos os trabalhadores ferroviários, de norte a sul do País, estarem sujeitos as mesmas condições de vida e trabalho, nem sempre estavam unidos na defesa da melhoria das condições de protecção social. Daí a existência, em simultâneo, de várias associações de socorros mútuos, por vezes disputando a mesma área de influência, com prejuízo para a unidade, tanto necessária às classes laboriosas.

Em 1936, Alfredo Júlio dos Santos, membro das três instituições de solidariedade, então existentes – Montepio Ferroviário (Lisboa); A Previdência do Ferroviário Reformado (Porto) e Previdência do Ferroviário Português (Lisboa) – teve a ideia de unificar as três associações numa só. Por iniciativa do Montepio iniciaram-se as reuniões preparatórias mas a fusão não foi possível por desacordo em alguns pontos importantes, nomeadamente quanto à localização da sede da futura instituição, pois ninguém queria perder o privilégio de ter a sede na sua zona de influência.

⁶⁶ Previdência do Ferroviário Português, *Estatuto*, Artigo 16º:

4 PROTECCIONISMO PATRONAL FERROVIÁRIO

Tendo-se iniciado em 1856 a exploração do primeiro troço, entre Lisboa e Carregado, numa extensão de 36 Km; dez anos depois, tinham somente sido abertos à exploração 701 quilómetros e, em 1876, o número subira para 933Km. Até à crise de 1891 houve uma expansão rápida e a rede atingiu 2.175 quilómetros. No ano da implantação da República atingia os 2.898 quilómetros, estabilizando em torno dos 3.500, nos anos trinta⁶⁷. Nesta altura existiam já várias companhias ferroviárias. Quase todas instituíram caixas de socorros, aposentações ou pensões e reformas, proporcionando a todos os seus empregados e operários do quadro, previamente sujeitos á competente inspecção médica, os seguintes benefícios: Pensão de reforma com sobrevivência parcial a favor da mulher e dos filhos, nos termos dos respectivos Regulamentos ou Estatutos; subsídio entregue por uma só vez às respectivas famílias, após o falecimento, ou entregue aos próprios quando demitidos das respectivas companhias por incapacidade física, sem direito a reforma; Fornecimento directo (nos Armazéns de Víveres) ou por intermédio de fornecedores (quando as companhias não tinham A.V.), de géneros de consumo, artigos de vestuário, etc., pagáveis por desconto nos vencimentos ou salários; Adiantamento de dinheiro a juro módico, na proporção dos vencimentos ou salários e abono de subsídios durante os impedimentos temporários por doença, etc. De notar que de início só os funcionários (trabalhadores pagos ao mês) eram beneficiários das caixas; mais tarde também os operários (trabalhadores pagos a jornal) passaram a ter acesso.

A lei de 9 de Maio de 1872 sujeitou os ordenados dos empregados das empresas à contribuição industrial. Este imposto, na Companhia Real, atingia em 1883 a soma aproximada de 10.800\$000 réis anuais.

4.1 COMPANHIA REAL DOS CF PORTUGUESES (CRCFP) – (CP)

Anulado o acordo com Samuel Peto, foi aberto concurso para conclusão das linhas do Leste e do Norte, ao qual se candidatou apenas o fidalgo espanhol, D. José de Salamanca e Mayol. Com este foi assinado, em 14 de Setembro de 1859, um contrato em que o empreiteiro aceitava fazer a construção das duas linhas, seguindo uma (a do Leste) a directriz escolhida pelo Eng.º Aguiar que passando por Santarém e Ponte da Pedra (actual Entroncamento) atravessaria o Tejo junto de Constância, atingindo a fronteira em Elvas; outra (a do Norte) que partindo da Ponte da Pedra (ou qualquer

⁶⁷ Nuno Valério, 2001, *Estatísticas Históricas Portuguesas*. Lisboa, INE, vol. II, pp.372 a 376.

outro sítio próximo) terminasse na margem esquerda do rio Douro. A empresa de D. José de Salamanca – Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses – foi fundada em 20-06-1860, com capitais estrangeiros e sede em Paris.

A partir da data em que começassem as obras, a empresa tinha três anos para concluir a Linha de Leste, e cinco para a do Norte⁶⁸». Apesar das dificuldades, como o empreiteiro soube rodear-se de bons engenheiros portugueses, as duas linhas foram concluídas antes dos prazos estabelecidos: a do Leste em 24-09-1863⁶⁹ e a do Norte (até Gaia) em 07-07-1864⁷⁰. A exploração iniciou-se, simultaneamente, em 25-06-1865.

As principais dificuldades consistiram na falta de mão-de-obra especializada (com necessidade de recrutamento de trabalhadores estrangeiros) e a passagem da bitola internacional para a Via Larga, utilizada em Espanha que, apesar de utilizar materiais mais caros, facilitava a ligação ao país vizinho.

Se exceptuarmos as linhas da Beira Alta e Vendas Novas, a Companhia Real viria a construir e explorar, quase todas as linhas (de via larga) entre o Tejo e o Douro. A construção e exploração da linha de entre Santarém e Setil foram concedidas por alvará de 22 de Setembro de 1887, a Eduardo da Costa Correia Leite que em Dezembro de 1888 constituiu a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais. Em 27 de Junho de 1928 a concessão foi transferida para a CCFP-CP. Merece ainda referência a Linha de Arganil⁷¹, entre Coimbra (cidade) e Arganil⁷², cuja construção e exploração foi concessionada à Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, formada em 22 de Junho de 1887 e legalmente constituída em 12 de Novembro de 1888. Numa primeira fase foi construída até Lousã (inaugurada em 16-12-1906).

Após falência da Companhia do Mondego a concessão passou para CP em 1924. Já construído por esta, o troço Lousã-Serpins, entrou ao serviço da exploração em 10-08-1930.

4.1.1 Caixa de Socorros da CRCFP – 1866

Pouco tempo depois de iniciar a exploração das linhas do Norte e do Leste, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses criou uma *Caixa de Socorros* aos

⁶⁸ Diário do Governo, 25 de Maio de 1859.

⁶⁹ CP- *Comunicação N.º 6/86*.

⁷⁰ Idem.

⁷¹ Nome primitivo do actual Ramal da Lousã. CP- *Comunicação N.º 6/86*.

⁷² A linha nunca passou de Serpins, onde termina o actual ramal da Lousã.

seus empregados, cujos Estatutos foram tornados públicos, pela Ordem da Direcção n.º 12 (1.ª Série), de 18 de Setembro de 1872⁷³, «destinada a auxiliar os empregados feridos, doentes ou que estejam em precárias circunstâncias⁷⁴», a qual constituiu a primeira estrutura assistência social ferroviária

Os socorros que a Caixa se propunha assegurar, de acordo com as suas possibilidades eram: pagar uma quantia diária aos empregados doentes por acidente ao serviço da Companhia, caso o doente tivesse necessidade absoluta desse apoio e de ser merecedor, por actos precedentes, do mesmo apoio; Estabelecer pensões vitalícias (quando os fundos da Caixa o permitissem) aos empregados que por acidente de trabalho, ao serviço da Companhia, ficassem incapacitados de ganhar os meios de sustento; Quaisquer outros apoios pecuniários e atribuir recompensas e prémios pecuniários por actos de dedicação, humanidade ou probidade dos trabalhadores.

Estava ainda a cargo da Caixa de Socorros, o pagamento dos medicamentos usados pelo Serviço de Saúde⁷⁵ para tratar os empregados doentes. De notar que os operários não eram referenciados, pelo que é de supor que não tivessem, qualquer assistência. Os fundos da Caixa eram constituídos pelas gratificações abonadas pela Companhia, pelos donativos dos benfeitores, pelas multas aplicadas ao pessoal, pelo produto da venda de assinaturas mensais de transportes e pelos lucros obtidos nos víveres. Como se vê, os inscritos não efectuavam qualquer pagamento de quotas ou jóias.

A Caixa era gerida por uma Comissão – a mesma dos Armazéns de Víveres – composta pelo Director da Companhia e pelos Chefes dos Serviços: Saúde, Contabilidade Geral, Via e Obras, Movimento, Tráfego, Material e Tracção e Fiscalização e Estatística, podendo, contudo tomar parte os outros Chefes de Serviço não mencionados. Tinha por Presidente vitalício o Director, sendo os outros membros, um Vice-presidente, um Secretário e vogais. A Comissão reunia-se uma vez por mês para resolver sobre o destino a dar aos fundos disponíveis e propor as alterações que entendesse necessárias. Ao fim de cada ano civil, a Comissão prestava contas da sua gerência à Direcção e, no relatório que deveria acompanhar essas contas, propunha as

⁷³ Entrou em vigor em 25 de Setembro 1872.

⁷⁴ CRCFP, Ordem da Direcção, n.º 12, *Caixa de Socorros*, Lisboa, 19 de Setembro de 1872, publicação dos estatutos da Caixa de Socorros de 1866.

⁷⁵ Criados pela Ordem da Direcção Geral n.º 2 (1.ª Série), de 17 de Agosto de 1872.

alterações, quando necessário, na capitalização ou aplicação dos fundos. Por sua vez, a Direcção enviava ao Conselho de Administração da Companhia, um relatório da actividade da Caixa de Socorros.

4.1.2 Caixa de Socorros e Reformas da CRCFP - 1877

Pela Ordem da Direcção N.º 28, de 25 de Janeiro de 1877, a Companhia Real, acrescentou à Caixa de Socorros o conceito de reformas, passando esta a denominar-se Caixa de Socorros e Reformas, pela qual concedia a todos os empregados e operários, logo que tivessem completado 55 anos de idade e 20 de serviço efectivo, a reforma com pensão vitalícia, no valor de $\frac{1}{4}$ dos vencimentos médios anuais, desde o início da carreira, até à data do pedido de reforma, calculado sobre os ordenados que os empregados receberam durante o tempo em que estiveram ao serviço da Companhia⁷⁶. Logo que o trabalhador atingisse os 55 anos de idade, podia ser reformado compulsivamente, mesmo contra a sua vontade. Se a companhia entendesse exercer esse seu direito, a pensão do empregado que tivesse menos de 20 anos de serviço, corresponderia a $\frac{1}{8}$ da média dos vencimentos.

Para efeitos de reforma, o tempo de serviço começava a contar aquando da entrada do trabalhador no quadro do pessoal, não contando o tempo em que permaneceu como eventual, auxiliar ou praticante e, só depois de completar os 20 anos de idade. Mesmo para os empregados que trabalhavam na companhia desde a sua fundação (1860) o tempo só começava a contar a partir de 1 de Janeiro 1866, ano da criação da primitiva Caixa. Em caso de readmissão o tempo só contava a partir de então.

Se antes de atingir as condições necessárias para a reforma, o associado ficasse impossibilitado de trabalhar, por motivo de acidente ou doença profissional, beneficiava da pensão que teria direito aos 55 anos de idade e 20 de serviço, desde que a incapacidade não resultasse de imprudência ou incumprimento de qualquer norma de segurança. Em caso de morte do empregado, quer antes quer depois de ter direito à reforma, e nas condições referidas, a viúva receberia 50% desse valor, se o casamento se tiver celebrado pelo menos 6 anos antes do falecimento do inscrito ou da liquidação

⁷⁶ Não eram considerados como ordenados as despesas de residência, de deslocações, as gratificações, os prémios etc. Pela palavra “ordenado” entendia-se unicamente o vencimento fixo.

da reforma, e se não tiver havido nenhum desquite entre os cônjuges, a requerimento do marido⁷⁷.

Se a vítima fosse viúvo, a referida pensão (50%) revertia a favor dos filhos, em partes iguais, e nas seguintes condições: os rapazes até completarem 18 anos de idade; as raparigas até casarem. O mesmo acontecia se a viúva falecesse ou viesse a contrair matrimónio. A parte correspondente a cada um não era reversível, e ficando a cargo da Caixa de Socorros e Pensões, quando deixasse de ser paga ao interessado, fosse por causa de falecimento do beneficiário, por ter completado a maioridade ou por mudança de estado. Os fundos necessários para as pensões eram fornecidos pela anterior Caixa de Socorros, dentro das suas disponibilidades, e a Comissão Administrativa procedia a todas as liquidações de pensões em conformidade com as disposições a regulamentar posteriormente.

Não podendo os familiares dos empregados falecidos antes de 1 de Janeiro de 1877 ter direito às pensões estabelecidas por este regulamento, a Caixa de Socorros e Reformas procedia, a respeito dessas, como julgasse conveniente.

4.1.3 Caixa de Reformas e Pensões da CRCFP (1887)

Se a Caixa de Reformas de 1877 fôra na realidade um melhoramento da anterior (de 1866), em 26 de Maio de 1887 surge uma inteiramente nova (mantendo-se a anterior), em cujo regulamento⁷⁸, é dito logo no 1º ponto: «A Companhia Real dos Caminhos-de-ferro Portugueses estabelece uma Caixa para todos os empregados e operários efectivos dos serviços da exploração das linhas, que estiverem nas condições designadas neste regulamento⁷⁹». Esta era gerida por uma – Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões⁸⁰ – composta pelo director da Companhia (que a presidia) e pelos chefes de serviço da Exploração⁸¹. O vice-presidente e o Secretário eram escolhidos pela Comissão. Por deliberação do Conselho de Administração, podiam ainda fazer parte da Comissão: os membros do Conselho, para isso designado, os subdirectores da

⁷⁷ CRCFP, *Ordem da Direcção*, N.º 28, Caixa de Reformas, Art.º 6º

⁷⁸ CRCFP, *Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões*, aprovado em Assembleia-geral da CRCFP, em 11 de Junho de 1887

⁷⁹ CRCFP, *Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões*, aprovado pela Assembleia Geral da Companhia em sessão de 11 de Junho de 1887.

⁸⁰ CRCFP, *Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões* de 1887, Art.º 28º.

⁸¹ CRCFP, *Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões* de 1887, Art.º 27º.

exploração, os chefes da exploração, engenheiros chefes adjuntos aos serviços; e dois empregados superiores dos serviços da Companhia. Estes, porém, não poderiam exercer o cargo por mais de dois anos consecutivos.

A nova estrutura integrou a anterior: «A actual *Caixa de Socorros e Reformas* passará à actual Caixa criada pelo presente regulamento, todo o seu capital em conformidade com o n.º 1 do art.º 2.º, e esta Caixa tomará a seu cargo o pagamento de todas as pensões já estabelecidas a empregados reformados ou às pessoas da família dos já falecidos⁸²». Veja-se, por exemplo, o Artigo 2.º – sobre os fundos da caixa – onde se diz, nomeadamente: «Os fundos desta caixa serão formados pelo capital efectivo da actual *Caixa de Socorros e Reformas* em 31 de Dezembro de 1886, deduzido o valor do edifício para a escola do Entroncamento, que continua pertencendo à dita *Caixa de Socorros*⁸³».

Contribuíam ainda para os fundos da Caixa: os juros dos títulos em carteira e dos valores disponíveis; as jóias e quotas pagas pelos empregados e operários; uma subvenção anual da Companhia, no valor de 2% do montante de vencimentos dos empregados e operários inscritos na Caixa, até ao máximo de 2% do produto líquido da exploração, no respectivo ano; o excesso de receitas sobre as despesas anuais da Caixa de Socorros, de acordo com a Ordem da Direcção n.º 12 e os donativos que forem feitos a esta Caixa ou as subvenções suplementares que fossem feitas pela Companhia.

O que é também uma novidade nestes estatutos, é a obrigatoriedade do pagamento de uma jóia inicial, e de quotas mensais, por parte dos associados, apresentadas nos seguintes termos: «A jóia a satisfazer pelos empregados da Companhia que forem admitidos desde o 1.º de Julho de 1887 será igual a um mês do respectivo vencimento e satisfeita de pronto ou em 24 prestações mensais. Os empregados que se acharem ao serviço da Companhia em 30 de Junho de 1887, ficam só obrigados a pagar uma jóia pelos aumentos de vencimento que obtiverem depois desta última data, jóia esta que será igual ao aumento correspondente a um mês, e descontada no 1.º mês em que se realizar esse aumento⁸⁴». E ainda: «Todos os empregados e operários que pertencerem ao quadro do pessoal com direito a reforma são obrigados ao pagamento de uma jóia

⁸² CRCFP, *Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões* de 1887, Art. 3.º.

⁸³ Idem. Art. 2.º, ponto 1.º.

⁸⁴ CRCFP, *Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões* de 1887, Art.º 4.º.

mensal igual a 3% dos seus vencimentos fixos, que será satisfeita por descontos nas respectivas folhas⁸⁵».

Para que qualquer empregado ou operário efectivo tivesse direito à reforma ou à pensão era necessário ter 50 anos de idade e 25 de serviço. Ou seja, mais cinco anos de serviço efectivo, que na anterior. A pensão de reforma (Art.º 8.º) era estabelecida com base na média dos vencimentos mensais auferidos pelo trabalhador nos últimos seis anos de serviço, cujo valor era de 50 % dessa média. Ainda segundo o Art.º 9.º, por cada ano de serviço além dos 25 estabelecidos, a pensão seria aumentada de 1/50 da média dos vencimentos, até um máximo de ¾ do vencimento médio anual, nunca podendo ultrapassar os 600\$000 réis por ano. Tanto para o pagamento de jóia e quotas, como para a liquidação das pensões, os vencimentos mensais eram calculados na base de 30 dias, ao preço do salário diário.

Aos empregados cuja admissão tivesse ocorrido antes de 1 de Janeiro de 1866, ser-lhes-ia contado o tempo a partir dessa data. Aos admitidos posteriormente, o tempo ser-lhes-ia contado a partir do dia 1 do mês seguinte ao da admissão. Os empregados, que à data já se encontrassem ao serviço, e que não quisessem ser inscritos no quadro da Caixa de Reformas e Pensões em referência, ficavam unicamente com direito à pensão estabelecida na Ordem da Direcção n.º 28 (Caixa de Socorros e Reformas de 1877), mas para tal deviam fazer declaração, até ao dia 30 de Junho desse ano (1887). Os admitidos a partir dessa data ficavam obrigados ao pagamento da jóia e quota para a Caixa ficando, portanto, a pertencer ao respectivo quadro. Também para estes, a declaração por escrito era obrigatória.

O pessoal de trens (maquinistas, fogueiros, condutores e guarda-freios), quando impossibilitado para o trabalho, tinha direito à reforma quando tivesse completado 20 anos serviço, fosse qual fosse a sua idade, e as pensões respectivas seriam liquidadas em conformidade com o Art.º 8º (a pensão de reforma será estabelecida sobre a média dos vencimentos que o empregado ou operário tiver auferido nos últimos 6 anos de serviço na Companhia).

Se o trabalhador se despedisse, ou fosse despedido por falta cometida sem prejuízo para a Companhia, antes de estar nas condições de reforma, teria direito ao reembolso de 2/3 (sem juros) do valor das quotas pagas e registadas na sua folha

⁸⁵ Idem, Art.º 5º

pessoal. Caso o despedimento fosse por redução de pessoal ou por extinção do posto de trabalho, o empregado ou operário seria ressarcido do total das importâncias pagas em jóias e quotas, igualmente sem juros. Aquele que fosse demitido por falta grave, com prejuízo para a Companhia, perdia direito a tudo o que tivesse contribuído para a Caixa.

Pelo falecimento do empregado ou operário reformado, 50% da pensão correspondente revertia a favor da viúva e dos filhos legítimos e legitimados, desde que o casamento se tivesse verificado pelo menos três anos antes do falecimento. Metade do montante definido destinava-se à viúva e a outra, em partes iguais, aos filhos menores do sexo masculino e filhas solteiras. A pensão correspondente cessava quando os rapazes completassem 18 anos de idade; e nas raparigas, logo que, e só quando, contraíssem matrimónio. A pensão seria retirada à viúva, se esta, comprovadamente, abandonasse os filhos menores, ou se contraísse segundas núpcias. Como é óbvio, a “viúva” não teria direito à pensão se tivesse havido desquite judicial. Se o trabalhador falecesse no exercício das suas funções, tendo completado 40 anos de idade e 20 de serviço, seria considerado como estando nas condições para ser reformado. Caso contrário, a família podia levantar da Caixa a importância da jóia e quotas com que o falecido tivesse contribuído.

O Conselho de Administração da Companhia reservava-se o direito de reformar os trabalhadores que estivessem nas condições do Art.º 7.º do Regulamento⁸⁶ ou aqueles que, independentemente da idade e com mais 15 anos de serviço, se encontrassem incapacitados para o serviço, por motivo de doença (devidamente comprovada), não imputada a mau comportamento; e os que tivessem sofrido acidente de trabalho, desde que o mesmo não tivesse resultado de negligência ou imprudência. Nestes casos as pensões seriam liquidadas como se o empregado ou operário estivesse nas condições estabelecidas nos Art.ºs 7.º e 8.º do Regulamento⁸⁷.

Apesar de o ponto anterior parecer claro, o Presidente viu-se na necessidade de chamar a atenção da Comissão Executiva para a «errada interpretação que o pessoal da Companhia e os próprios Chefes de Serviço estão dando ao § 1º do art. 11.º do

⁸⁶ CRCFP – Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões de 1887, Art.º 7.º: «Para que qualquer empregado ou operário efectivo tenha direito à reforma ou à pensão que lhe corresponder é necessário ter 50 anos de idade e 25 de serviço na Companhia».

⁸⁷ Op. Cit, Art.º 8.º - A pensão de reforma será estabelecida sobre a média dos vencimentos que o empregado ou operário tiver auferido nos últimos 6 anos de serviço na Companhia.

regulamento da Caixa de reformas e pensões, de 26 de Maio de 1887, tomando como um direito a reforma de qualquer empregado ou operário quando tenham pelo menos 15 anos de serviço efectivo, o que apenas é um direito do Conselho de Administração, e só dele, e da Comissão Executiva por delegação daquele⁸⁸». O Presidente propunha que, de futuro, a Comissão Executiva só usasse dessa faculdade em circunstâncias excepcionais e nos termos seguintes: «Até 15 anos completos de serviço e sempre contados nos termos do art. 14.º do regulamento⁸⁹: 60% da pensão nos termos dos art.ºs 8.º e 9.º, e mais 4% da pensão por cada ano completo a mais⁹⁰».

Também em relação ao tempo para a reforma dos revisores, surgiram algumas dúvidas de interpretação que levaram o Serviço de Fiscalização e Estatística a pedir (em 17-02-1902) esclarecimentos à Direcção Geral. Do director geral receberam a seguinte resposta: «Il me parait de tout équité, étant donné le service dès réviseurs, de les assimiler pour le bénéfice de l'article 20 du règlement de la Caisse, aux conducteurs et gardes-freins avec lesqueles ils constituent le personnel de l'exploitation accompagnant les trains⁹¹». Ou seja, deve aplicar-se aos revisores o Art.º 20.º (os maquinistas, fogueiros, condutores e guarda-freios dos comboios, quando impossibilitados para o trabalho, têm direito à reforma quando houverem completado 20 de serviço, independentemente da idade) pois, tal como os condutores e guarda-freios faziam parte do pessoal da Exploração, acompanhante dos comboios.

Em 15 de Maio de 1902, foi aprovado por unanimidade, o parecer do Presidente da Comissão Executiva, que esclarece algumas dúvidas acerca da percentagem para a reforma: «reformámos em 18 de Julho de 1901 com 60% da pensão normal o fogueiro Sebastião Rodrigues, vítima de desastre em serviço e a Direcção Geral propõe que seja concedida a pensão normal ao dito reformado. E conforme com este parece, tanto mais que o direito à reforma para os maquinistas, fogueiros, condutores e guarda freios dos comboios, nos termos do art.º 20º do regulamento, começa não aos 25 anos mas aos 20. Proponho mais que de futuro em relação a estes agentes, quando se tratar da aplicação

⁸⁸ CRCFP - Extracto da acta n.º 263 da sessão da Comissão Executiva de 22 de Março de 1900

⁸⁹ O Art.º 14.º: “Aos actuais empregados da Companhia, cuja admissão tenha sido anterior a 1 de Janeiro de 1866, ser-lhes-á contado o tempo para a reforma desde esta data, e para os demais desde o 1º dia do mês seguinte àquele em que foram nomeados”.

⁹⁰ CRCFP - Extracto da acta n.º 263 da sessão da Comissão Executiva de 22 de Março de 1900.

⁹¹ CRCFP - Extracto da acta n.º 345 da sessão da Comissão Executiva de 20-02-1902.

do art.º 11.º, a nossa relação de 22 de Março de 1900, seja neste ponto assim modificada: Até 12 anos de serviço 60% da pensão normal e mais 5% por cada ano a mais até aos 20 anos⁹²».

Como vimos, a nova Caixa de Reformas e Pensões dava a abertura ao ingresso dos operários no respectivo quadro de reformas. Contudo, poucos foram os que aproveitaram a oportunidade, talvez por desconhecimento dos trâmites da respectiva adesão. Foi a reclamação de Paulo da Cruz, um dos operários que aderiu à dita Caixa, por não lhe ter sido contado o tempo de serviço, anterior à publicação do regulamento, e que ele pensava ter direito, que levou a uma tomada de posição Conselho de Administração: «Em virtude do regulamento, aprovado pela Assembleia Geral desta Companhia em 11 de Junho de 1887, começaram a ter direito à reforma os nossos operários nos termos dos artigos 15.º e 19.º do mesmo regulamento⁹³». Estes artigos diziam, nomeadamente: «art.º 15.º – O tempo para a reforma a que tenham direito os operários só será contado a partir do primeiro do mês seguinte àquele em que começar o pagamento das quotas que lhes corresponder; art.º 19.º – Os operários que actualmente estão ao serviço da Companhia, e os que forem admitidos de futuro, só serão considerados no quadro de pessoal que tem direito à reforma quando fizerem a declaração competente».

Pela leitura destes artigos, verificava-se que, para os operários, o tempo para a reforma só era contado a partir da data de publicação do regulamento. Parece que alguém se esqueceu que, na altura, os operários não eram considerados como empregados da Companhia. De facto, verificou-se que em 25 de Junho de 1887 o engenheiro Thirobois, chefe do Serviço de Material e Tracção, havia convidado os operários a inscreverem-se na Caixa, em conformidade com os artigos 15.º e 19.º, já referidos. Contudo, e apesar de não haver documento escrito, sabe-se que no dia 15 de Julho do mesmo ano, o aviso inicial fora substituído por outro que anunciava que «o tempo de serviço, para todos quantos eram pagos a jornal seria contado conforme o art. 14.º do Regulamento», que dizia o seguinte: «Aos actuais empregados da Companhia, cuja admissão tenha sido anterior a 1 de Janeiro de 1866, ser-lhes-á contado o tempo para a reforma desde esta data, e para os demais desde o 1.º do mês seguinte àquele em que foram nomeados». Ou seja, aplicar-se-ia aos operários o mesmo critério que

⁹² CRCFP - Extracto da acta n.º 354 da sessão da Comissão Executiva de 15 de Maio de 1902

⁹³ CRCFP - Extracto da acta n.º 103 da sessão do Conselho de Administração de 24-12-1902.

vigorava para os empregados de escritório, e todos os demais, cujos vencimentos eram pagos mensalmente. Não tendo a Administração da Companhia documento que comprovasse a origem do referido anúncio, mas certa de que ele existiu, ao verificar que, para além do já referido Paulo da Cruz, existiam mais trinta operários nas mesmas condições, a 20 de Dezembro de 1902⁹⁴, o Presidente do Conselho de Administração entendeu por bem, e por equidade, propor que a Comissão Executiva fosse «autorizada a confirmar para os 31 operários de que se trata e cujos nomes constam do processo junto, a doutrina do aviso de 15 de Julho de 1887, mas só em relação àqueles que pelo seu constante bom comportamento se tiverem mostrado dignos da concessão⁹⁵».

4.1.4 Caixa de Socorros da CRCFP (Novo Regulamento) – 1908

Com a criação da Caixa de Reformas e Pensões (1887) a Caixa de Socorros e Pensões regressou à primitiva designação de Caixa de Socorros. Pela Ordem da Direcção Geral n.º 65 (2.ª série) de 1 de Janeiro de 1908, o Regulamento inicial foi alterado, passando a constar (Art. 1.º): «A Caixa de Socorros da Companhia Real é destinada a proporcionar socorros temporários aos empregados e operários da Companhia, nas condições previstas neste regulamento». Repare-se que, os operários passaram a ser beneficiários. Contudo, o Regulamento esclarece: «Todos os empregados ou operários inscritos nos quadros, e só estes, participarão das vantagens concedidas pela Caixa de Socorros, excepto as vantagens dos Armazéns de Víveres que podem, sob responsabilidade Chefes de Serviço, ser extensivas aos auxiliares».

4.1.5 Caixa de Reformas e Pensões da CRCFP - 1908

Em 1908, numa tentativa de acalmar os ânimos que, também aqui, começavam a ficar um pouco agitados a Companhia Real criou uma nova Caixa de Reformas e Pensões, mantendo-se a anterior, podendo os trabalhadores optar pela nova ou permanecer na antiga, quem entrasse posteriormente tinha, obviamente que ingressar na nova.

No entanto, aprovados pelo Conselho de Administração na sua sessão de 31 de Dezembro de 1908, os Estatutos da nova Caixa não trouxeram alterações significativas nas condições de atribuição de pensões e reformas. Para além de alterar as tabelas, este regulamento declarava como válidas as disposições da Ordem da Direcção n.º 28, de 29

⁹⁴ CRCFP - Acta n.º 103 da sessão do Conselho de Administração de 24 de Dezembro de 1902.

⁹⁵ CRCFP - Extracto da acta n.º 103 da sessão do Conselho de Administração de 24-12-1902.

de Janeiro de 1877, e formaliza as alterações introduzidas pelas actas da Comissão Executiva n.ºs: 263 (de 22-03-1900); 345 (de 20-02-1902); 354 (de 15-05-1902) e 103 do Conselho de Administração (de 24-12-1902), as quais continuaram a ser aplicadas ao pessoal então nesse regímen, nos termos do artigo 27.º da dita Ordem.

A administração da Caixa de Reformas e Pensões passou a repartição, a funcionar junto Contabilidade Central da CRCFP, à qual competia ter em dia as contas correntes de cada trabalhador inscrito, desde a admissão à obtenção da pensão; liquidação das pensões às viúvas, filhos menores e filhas de solteiras; toda a escrituração, balanço e relatórios anuais da Caixa. Vejamos algumas alterações. Pelo artigo 2.º, constituíam recursos da Caixa, para além das jóias e quotas, e de todas as verbas já anteriormente referidas, «o produto dos bilhetes de entrada nas estações e apeadeiros das linhas da Companhia, ou por ela exploradas, bem como o dos bilhetes de assinatura do pessoal da Companhia e dos contratos de anúncios nos seus edifícios, ou das linhas por ela exploradas»⁹⁶. As multas deixaram de existir (pelo menos não são referidas). A subvenção anual da Companhia, tirada do produto líquido, depois de deduzidos todos os encargos da exploração, podia agora chegar a 5% do total dos vencimentos dos empregados e operários inscritos na Caixa, contra os 2% da instituição anterior.

Em relação aos capitais Caixa, enquanto no anterior regulamento era dito, que «a actual Caixa de Socorros e Reformas passará à Caixa criada pelo presente regulamento, todo o seu capital, em conformidade com o n.º 1 do Art.º 2º, e esta Caixa tomará a seu cargo o pagamento de todas as pensões já estabelecidas a empregados reformados, ou às pessoas das famílias dos já falecidos»⁹⁷; neste os capitais eram constituídos, não só pelos títulos em carteira, e por todos os imóveis da Caixa de Reformas e Pensões de 1887 e da antiga Caixa de Socorros de 1877, mas também «pelos fundos em que o Conselho de Administração fizer inverter as sobras de rendimentos, nos termos do artigo 26º deste Regulamento»⁹⁸.

Quanto ao capital da antiga Caixa de Socorros e Reformas que havia passado para a Caixa de Reformas e pensões, pelo Regulamento de 26 de Maio de 1887, continuava destinado a esta, a qual conservava a seu cargo o pagamento das pensões dos empregados reformados, viúvas e filhos, conforme estava regulamentado.

⁹⁶ CRCFP - Regulamento da *Caixa de Reformas e Pensões de 1908*, Art.º 2.º, n.º 2.

⁹⁷ CRCFP - Regulamento da *Caixa de Reformas e Pensões de 1887*, Art.º 3.º

⁹⁸ CRCFP - Regulamento da *Caixa de Reformas e Pensões de 1908*, Art.º 3.º, n.º 3

Os valores da jóia e das quotas mantiveram-se, respectivamente, em um mês e 3% do vencimento normal, não excedendo aquela os 100\$000 réis, podendo ser satisfeita de uma só vez ou em 24 prestações mensais, e as quotas os 3\$000 réis, descontados nas respectivas folhas de vencimentos.

Os empregados que fossem admitidos na Companhia após a aprovação do Regulamento seriam inscritos na Caixa sempre que estivessem prescritas as condições. Os operários que quisessem inscrever-se na Caixa de Reformas e Pensões ficavam obrigados à respectiva declaração e satisfazer as condições de jóia e quota previstas para os empregados.

A partir de 1 de Janeiro de 1909, não podia ser inscrito na Caixa, qualquer empregado ou operário, que tivesse menos de 18 ou mais de 35 anos de idade, e sem que tivesse pelo menos um ano de serviço na Companhia.

A grande diferença deste, em relação ao anterior regulamento, encontra-se no capítulo II, que agravava consideravelmente as condições para a pensão de reforma: «Os empregados e operários que não poderem continuar em serviço terão direito à reforma e pensão correspondente quando contarem 65 anos de idade e 30 anos de inscrição na Caixa de Reformas e Pensões»⁹⁹. Exceptuados desta disposição estavam os trabalhadores (empregados e operários) inscritos até 31 de Dezembro de 1908, para os quais continuavam a vigorar as disposições do artigo 7.º do Regulamento de 26 de Maio de 1887.

Pela sua importância, não queria deixar de referir o artigo 29.º, o qual viria a servir de preceito jurídico (nesta matéria), até à ditadura militar de 1926: «Se, no futuro, vier a ser reorganizada esta Caixa em condições diferentes das prescritas por este Regulamento, os empregados e Operários que então se acharem inscritos no quadro do pessoal com direito a reforma, poderão optar pelas condições do presente Regulamento ou pelas da reorganização que vier a estabelecer-se».

4.1.6 Caixa de Reformas e Pensões da CCFP-CP (1913)

A República trouxe grande agitação à classe ferroviária, com greves e manifestações constantes; algumas associações de classe transformaram-se em sindicatos; pela primeira vez são feitas reivindicações acerca da Caixa de Reformas e Pensões, sendo criada uma comissão para estudar os moldes de uma nova Caixa. Apesar das polémicas,

⁹⁹ Idem, Art.º 9.º.

a Caixa de 1913 não trouxe nada de verdadeiramente novo, em relação à de 1908. O nome manteve-se (Caixa de Reformas e Pensões), continuou a haver distinção entre empregados e operários (a companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses garante pensões de reformas aos seus empregados e operários e pensões de sobrevivência às suas famílias¹⁰⁰), a obrigatoriedade de inscrição também, mas agora com uma ligeira nuance: «É obrigatória a inscrição a todos os empregados e operários admitidos ao serviço da Companhia, tendo cumprido, pelo menos um ano de completo e ininterrupto, não terem menos de 20 anos nem mais de 34 anos de idade¹⁰¹».

A jóia manteve-se, podendo agora ser paga de uma só vez, em 12 e 24 (como anteriormente) ou 36 prestações mensais. Também se manteve o duodécimo de todos os aumentos anuais de vencimento ou salário. Já a quota mensal passou a ser escalonada da seguinte forma:

Quota da Caixa de 1913 da CCFP

Vencimentos	Percentagens
Até 30\$00	3%
Até 50\$00	4%
> 50\$00	5%
Quota ≤ 5\$00; Jóia ≤ 100\$00	

Quadro 4.1

Os montantes da jóia e quotas eram estabelecidos de acordo com uma tabela que variava com a categoria, e ia dos chefes de depósitos – 90\$00 mensais, aos guarda-freios de 3ª classe – 24\$00 mensais. Os vencimentos mensais dos jornaleiros (operários) eram computados na base de trinta dias.

Por fim, no artigo 31.º (transitório) é dito: «O presente regulamento será aplicado aos empregados e operários da Companhia que se inscreveram na Caixa de Reformas e Pensões depois de 31 de Dezembro de 1908. As reformas dos empregados e operários inscritos na Caixa de Reformas e Pensões antes de 31 de Dezembro de 1908 continuarão a ser concedidas em harmonia com o regulamento de 26 de Maio de 1887 e resoluções da Comissão Executiva de 22 de Março de 1900, 20 de Fevereiro e 15 de Maio de 1902, e do Conselho de Administração de 24 de Dezembro de 1902». As pensões às viúvas, filhos menores e filhas solteiras dos mesmos trabalhadores continuaram a ser concedidas segundo os preceitos do dito regulamento.

¹⁰⁰ Estatutos da Caixa de Reformas e Pensões de 1913, capítulo I, art.º 1.º.

¹⁰¹ Idem, art.º 2.º.

4.1.7 Caixa de Pensões e Reformas da CCFP-CP (1927)

Quase sempre, mudanças políticas no nosso país, significaram alterações na previdência dos trabalhadores ferroviários. Não foi diferente com a Ditadura Militar. Assim, no ano em que os Caminhos de Ferro do Estado foram concessionados à CP são aprovados os Estatutos da nova Caixa de Pensões e Reformas, que se tornaria conhecida por Caixa de 1927, cujas regalias perduraram no tempo, mesmo depois de criada a Caixa de Previdência e Abono de Família dos Ferroviários, em 1955, tendo o último inscrito passado à situação de reforma, vários anos depois da integração desta no sistema nacional de saúde e Caixa Nacional de Pensões

Logo no Artigo 1.º é dito: «A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses institui um novo regímen de pensões de reforma, regido por este Regulamento, em vigor desde 1 de Janeiro de 1927, onde serão inscritos os agentes¹⁰² que satisfaçam as disposições do Art.º 2.º. Os agentes que por ele optarem não poderão invocar qualquer direito derivado do regímen em que estavam filiados anteriormente». Como se vê neste ponto desapareceram as diferenças entre empregados e operários passando todos a ser designados por agentes.

De acordo com o artigo 2.º, só poderiam ser inscritos no novo regímen os agentes que tivessem um ano de serviço, não menos de 20 anos de idade nem mais de quarenta. A inscrição era obrigatória e feita *ex-officio* para os agentes de qualquer dos sexos admitidos a partir de 1 de Janeiro de 1927 e para os que encontrando-se ao serviço da Companhia naquela data, não tivessem completado um ano de serviço.

A inscrição era facultativa para os agentes de qualquer dos sexos que estivessem filiados em alguns dos regímenes anteriores que optassem pelo novo¹⁰³ e para os que não estando, satisfizessem os limites de idade. Os que estando inscritos noutra regímen optassem por este deveriam fazer declaração por escrito, até 31 de Julho 1927, considerando-se a inscrição feita a partir de 1 de Janeiro desse mesmo ano. O tempo de inscrição que servia de base ao cálculo da pensão de reforma era contado a partir da data da primeira inscrição, descontando, em conformidade com as disposições do novo Regulamento, todo o tempo que o trabalhador este de licença ou, por qualquer outro

¹⁰² Agente é qualquer pessoa, do sexo masculino ou feminino, que ocupa, a título definitivo, e não temporário ou suplementar, um lugar no quadro de pessoal efectivo da companhia.

¹⁰³ Estes agentes não estavam sujeitos ao limite máximo de idade.

motivo, fora do serviço da Companhia. Tanto para as inscrições obrigatórias como para as facultativas poderia ser exigido o parecer da Junta Médica.

Três coisas se podem concluir deste artigo: que a inscrição na Caixa passou a ser obrigatória para quem entrasse a partir de 1926, e facultativa para os restantes; que os agentes podiam ser de ambos os sexos e que em 1927 já existiam Serviços Médicos da Companhia, capazes de assegurar juntas médicas.

O artigo terceiro, que trata da constituição das receitas, é o mais extenso de todos, composto de dez pontos, um deles com três alíneas. As receitas para além de provirem dos rendimentos dos capitais adstritos à Caixa, das quotizações¹⁰⁴ e jóias dos associados, como nas versões anteriores, contavam ainda com uma participação mensal da Companhia no valor de 10% dos honorários dos trabalhadores inscritos na Caixa; o produto da venda de bilhetes de gare, o produto da marcação de lugares nos comboios; o produto da venda de assinaturas, a preço reduzido, aos agentes e pessoas da sua família; pela importância das cauções perdidas nos termos do contrato de trabalho; pelo rendimento dos contratos de afixação de anúncios nos edifícios das linhas exploradas pela Companhia; os donativos, legados e quaisquer outras subvenções e auxílios particulares que fossem feitos à Caixa e por fim um subsídio da Empresa necessário e suficiente para cobrir o *deficit*, se as receitas já enumeradas fossem inferiores aos encargos da Caixa.

A exemplo das outras versões, também aqui seria aberta uma conta individual em nome de cada agente inscrito, onde seriam escrituradas todas as verbas que o mesmo tivesse contribuído ou lhe tivessem sido atribuídas. Os agentes inscritos que voluntariamente deixassem de fazer parte do pessoal da Companhia, desde que estivessem nas condições prevista no Regulamento, tinham direito a uma pensão de reforma e a pedir a liquidação da conta.

As condições para a reforma eram agora de 55 anos de idade e trinta de inscrição, para o pessoal dos serviços activos e 60 anos de idade e 30 de inscrição para os restantes trabalhadores. O tempo para o pessoal de locomotivas (maquinistas e fogueiros) era contado com um acréscimo de 20% a partir do quinto ano de serviço. Para o pessoal de trens (condutores, revisores e guarda-freios) o tempo de serviço era acrescido de 10%, igualmente a partir do quinto ano. Para o pessoal de escritório que tivesse

¹⁰⁴ A quotização era agora de 5% da retribuição mensal para todos os trabalhadores, a partir do segundo mês.

desempenhado pelo menos doze anos de serviços activos, o tempo seria reduzido de 6 meses por cada grupo de três anos de serviços activos.

De acordo com o art.º 6.º, a reforma antecipada e liquidação eram garantidas aos agentes que, tendo completado pelo menos quinze anos de inscrição, estivessem impossibilitados de continuar ao serviço por motivos de doença, comprovada pelo Serviço de Saúde em junta médica. O mesmo direito lhes assistia, fosse qual fosse o tempo de inscrição, quando a incapacidade resultasse do exercício das suas funções, desde comprovada pela junta médica. A Companhia, por sua vez, tinha o direito de reformar, *ex-officio*, os agentes que se encontrassem nas referidas condições.

Em condições normais, previstas no art.º 5.º e já atrás descritas, o valor da reforma era igual a 65% do vencimento médio anual. Logo que as condições mínimas fossem satisfeitas, os trabalhadores inscritos beneficiavam de um aumento na reforma, no valor de 1,75% do vencimento médio, por cada ano de inscrição, para além de trinta, fosse qual fosse a idade. Pelo contrário, quando não se verificassem as condições mínimas de idade ou de tempo de inscrição, os beneficiários sofriam uma penalização igual a 0,875% por cada ano em falta, até ao máximo de 1,75% do vencimento médio, por ano.

Quer a pensão de reforma ordinária, quer a antecipada, dos agentes sinistrados, era aquela que lhes competia em conformidade com Regulamento em apreço, independentemente do subsídio que lhes fosse atribuído pela aplicação da Lei dos Acidentes de Trabalho. De notar que é a primeira vez que aparece referência a esta lei laboral.

O artigo 15.º informa-nos que tinham direito a pensão de sobrevivência, em caso de falecimento por acidente de trabalho, os familiares de qualquer agente inscrito, reformado ou ao serviço, nas condições seguintes: Sendo a vítima do sexo masculino e casada, à data do acidente, a viúva e os filhos; sendo do sexo feminino e casada, à data do acidente, os filhos; se solteiro/a a mãe. Os representantes receberiam em conjunto 50% da pensão que o reformado recebia ou daquela que teria direito se estivesse reformado na data da sua morte.

Não era linear a concessão das pensões de sobrevivência. Para que a viúva fosse beneficiária, tinha que ter pelo menos três anos de casamento à data da morte, salvo se existisse filho nado ou concebido antes da cessação das suas funções na Companhia, ou se a cessação dessas funções tivesse resultado de desastre em serviço, contando que neste caso o casamento tenha sido anterior ao acidente. As viúvas separadas

judicialmente só teriam direito à pensão quando a sentença de separação tivesse sido proferida a seu favor.

Quanto aos filhos, a situação variava com o sexo. Para os rapazes a pensão cessava ao atingirem 18 anos, salvo se estivessem impossibilitados de angariar os meios necessários à sua subsistência. Quanto ao sexo feminino, enquanto fossem solteiras ou, sendo viúvas, sem meios de subsistência. Para as mães era necessário serem viúvas, terem como único amparo o agente falecido (seu filho), e não existir viúva ou filho do agente, com direito à pensão.

Pela primeira vez aparecem regalias de transporte associadas aos beneficiários e reformados da Caixa, nomeadamente concessão de viagens, gratuitas e com redução à tarifa geral, em percentagens diferentes, de acordo com as categorias e os anos de desconto. Para além disso, aos agentes reformados era concedido transporte, ao abrigo da “Tarifa de Serviço Particular” nas mesmas condições dos agentes do serviço activo.

4.1.8 Caixa de Auxílio na Invalidez – 1931

Pela Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 112, de 15 de Julho de 1931, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses - CP criou a Caixa de Auxílio na Invalidez, destinada a assegurar a reforma a todos os empregados dos quadros que à data se achassem ao serviço da Companhia há mais de dez anos (a partir de 1927 a inscrição na Caixa de Pensões e Reformas era obrigatória) e não se inscreveram em nenhuma das caixas existentes ou, com menos, por qualquer razão o não puderam fazer.

Ficou assente que terminava no dia 1 de Agosto desse ano, o prazo para a inscrição na Caixa; a partir de então, a Companhia não prestaria qualquer apoio a quem não se inscrevesse na mesma, pois não seria justo alguém que recusasse um benefício que lhe era proporcionado, furtando-se ao contributo mínimo, viesse depois recorrer à “caridade” da Empresa.

As receitas da Caixa eram constituídas: pela contribuição mensal de 7,5% de todos os honorários recebidos pelos agentes na mesma; Por uma contribuição da Companhia de igual importância; pelos donativos legados ou quaisquer outras subvenções que lhe viessem a ser concedidas.

Aos contribuintes que contassem, pelo menos, 20 anos de serviço e que, por motivo de doença ou acidente (comprovados pelo Serviço de Saúde em Junta Médica), estivessem impossibilitados de continuar ao serviço, ser-lhes-ia concedida uma pensão

de reforma. Nos cinco primeiros anos de existência da Caixa, e nas condições referidas, a norma só se aplicava a quem tivesse, pelo menos, 40 anos de serviço. Quando a invalidez fosse motivada por acidente ao serviço da Companhia, sem responsabilidade do agente, teria direito à reforma com menos tempo de contribuição.

A pensão de reforma ordinária ou antecipada dos trabalhadores sinistrados era aquela que lhes competia pela Ordem citada, independentemente do subsídio que lhes fosse pago em conformidade com a Lei dos Acidentes de Trabalho.

Em caso de morte, o reembolso seria feito aos seus legítimos representantes, sendo considerados como tais, as viúvas filhos e mães, quando se encontrassem nas condições definidas no artigo 16.º do Regulamento da Caixa de Pensões de Reforma de 1 de Janeiro de 1927. A pensão de reforma variava, em função do tempo de serviço.

4.2 CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO (CFE)

Até 1 de Dezembro de 1892, data em que foi aprovada a Lei orgânica da Administração dos Caminhos-de-ferro do Estado, estes estiveram separados em dois grupos totalmente distintos: Sul e Sueste e Minho e Douro. Ambos tinham direcções diferentes, assim como serviços de exploração, de pessoal, de saúde, mutuárias, associações de classe, etc.

Em 14 de Julho de 1899 foi publicada uma lei que determinava que os caminhos-de-ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro, e os que de futuro o estado viesse a explorar, fossem denominados Caminhos de Ferro do Estado e a sua gerência confiada a um Conselho de Administração, e autorizava o governo a reorganizar os serviços e a decretar as providências necessárias para a cabal execução da lei, conforme as respectivas bases. A mesma instituía um fundo denominado Fundo Especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

Por decreto de 24 de Dezembro de 1903 foram fixados os vencimentos do pessoal administrativo das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado e modificados vários serviços das mesma, incluindo a Caixa de Aposentações e Socorros. Através do Decreto nº 12.684, de 16 de Novembro de 1926, o Governo abriu concurso entre companhias portuguesas, para concessão da exploração dos caminhos-de-ferro do Estado. Só concorreu a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses-CP. Em 11 de Março de 1927 foi assinado o contrato de arrendamento com esta empresa. Dois meses depois (11-05-1927) teve lugar o Acto de tomada de posse pela CP.

Em 29 de Janeiro de 1929 a Comissão Especial para o estudo das questões pendentes com o Estado, decidiu que a exploração das suas Linhas devia ser feita em conjunto com as da CP.

4.2.1 Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE - 1901

A base 7.^a da Lei de 14-07-1899, consignou a criação de uma Caixa Especial de Aposentações do Pessoal Administrativo e Jornaleiro dos CFE, gerida e subsidiada pelo Conselho de Administração, com autorização do Governo, que assegurava as regalias já estabelecidas para os restantes trabalhadores. O respectivo alvará foi assinado em 31 de Janeiro de 1901, tornado público por decreto publicado no Diário do Governo n.º 26 de 1 de Fevereiro desse ano, passando então a designar-se por Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado.

Tem existido alguma dúvida sobre a data de criação da primeira instituição de segurança social ferroviária do Estado. Segundo Clemente da Silva, um dos poucos autores escreveram sobre este tema, a primeira caixa fora criada em 1883, nos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, já então sob administração do Estado. Na realidade, por alvará de 18-12-1883 foi instituída a Caixa de Socorros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. Mas, apesar do nome, tratava-se efectivamente de uma associação de socorros mútuos, visto ter sido criada e gerida pelos associados. A documentação sobre a mesma encontra-se no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, entidade que ao tempo licenciava as associações de socorros mútuos; além disso, a Caixa de Socorros foi substituída pela Associação de Socorros Mútuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste (alvará de 05-03-1896), parecendo não haver aqui qualquer dúvida sobre o tipo de instituição. Mas, a sua actuação era em tudo semelhante à de uma caixa de previdência e tanto os encargos como os fundos foram integrados na nova Caixa de Aposentações e Socorros.

Assim, nos termos do art.º 3.º do referido decreto, o pagamento das pensões anteriormente concedidas a sócios inválidos e suas famílias, nos termos dos Estatutos de 5 de Março de 1896 (Associação de Socorros Mútuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste), ficavam agora a cargo desta Caixa, cujos Estatutos estabeleciam pensões de reforma de 25%, 50% e 75% dos vencimentos e salários dos vários agentes, podendo tais pensões, por encargo do Conselho de Administração, ser na

totalidade para empregados e operários que, «pelos seus relevantes serviços fossem merecedores de tal recompensa».

A pensão ordinária era concedida, desde que o agente contasse mais de 55 anos de idade e 25 de serviço, sendo estes limites reduzidos a 50 de idade e 20 de serviço, respectivamente para o pessoal de comboios (maquinistas, fogueiros, condutores, revisores e guardas freios). Por sua vez, o art.º 29º estatua que «as pensões são devidas a filhos menores de 18 anos e às filhas solteiras». A quota era então de 3% do vencimento mensal ou da jorna diária na base de trinta dias.

A Caixa começou a funcionar com 2.772 contribuintes, tendo obtido, logo no 1.º ano económico da sua existência, com a contribuição das jóias, 29 contos de réis de receita, contra nove de despesa. Reformou, no mesmo período, 49 agentes, tendo conseguido capitalizar cerca de 17 contos, o que foi, sobretudo, importante.

A jovem Caixa herdou o activo e passivo da extinta Associação de Socorros Mútuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, o qual reverteu a favor dos sócios, apesar de datar de 1896. No Art.º 78.º deste Regulamento constava que os empregados e operários com direito à reforma, que a esse tempo pertencessem aos quadros do pessoal, poderiam optar pelas condições que mais lhes conviessem; a grande maioria dos trabalhadores assim fez. Foi um pesado encargo visto que as despesas de tal instituição eram maiores que as receitas, sendo do Fundo Disponível da Caixa que saía a verba necessária para cobrir o *deficit*.

Como complemento às disposições do Regulamento de 1901, foram publicados alguns diplomas. O decreto de 27 de Fevereiro de 1902 que, para efeitos de aplicação do respectivo regulamento, estendia os benefícios do pessoal estatuído nos artigos 27.º, 29.º, e 73.º.

4.2.2 Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE – 1913.

Por despacho do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, na sua Comunicação-circular n.º 14.662 de 29 de Abril de 1911, foi nomeada uma comissão destinada a estudar e propor as modificações que entendesse necessárias no Regulamento da Caixa de Aposentações e Socorros. Nos termos do disposto no art.º 29.º do Decreto de 22 de Março 1913, foi reorganizada a referida Caixa.

Entretanto, foi promulgado o Decreto de 23 Março de 1912, que modificava a 2.ª parte do § 7.º do art.º 29.º do Decreto de 31 de Janeiro de 1901, com o seguinte

aditamento: «Se o falecimento for motivado por desastre ocorrido em serviço da Administração, a viúva terá direito à pensão de sobrevivência, sem exigência do tempo mínimo de casada¹⁰⁵».

Do novo regulamento, composto por 7 capítulos e 57 artigos, há a destacar, o artigo 3º, relativo à constituição dos fundos da Caixa, nomeadamente o nº 10 do mesmo que diz: «O Conselho de Administração concederá em cada ano económico a subvenção necessária para cobrir o “deficit” do Fundo, até ao limite de 2% da receita bruta da exploração dos CFE, líquido de impostos¹⁰⁶». Esta subvenção nunca terá sido utilizada ao máximo, devido à boa administração da Caixa, situação que se manteve até quase ao arrendamento das linhas do Estado à Companhia Portuguesa (entenda-se Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses - CP).

Pelo Art.º 9.º, a quota mensal foi fixada em 5% do vencimento fixo de categoria e de exercício, ou da importância correspondente a 30 vezes o jornal diário efectivo. Havendo um aumento de 2% em relação ao anterior, o mesmo era justificado pela melhoria de aposentação que este regulamento veio conceder. Para efeito do cômputo das jóias, quotas e pensões, estabelecia-se no § 5º do mesmo artigo, os vencimentos das diferentes categorias de trabalhadores, de acordo com uma fórmula criteriosa.

No Cap. 3.º - Reformas e Pensões - estabeleceu-se no Art.º 24.º que todos os contribuintes da Caixa, com mais de 10 anos de serviço, que se encontrassem impossibilitados, física ou mentalmente, de exercer as suas funções, teriam direito à aposentação ordinária, sendo a respectiva pensão liquidada em harmonia com a seguinte tabela: aos 10 anos – 30%; por cada ano a mais, até 15, acresciam 2%. Além de 15 anos, mais 3%, até perfazer os 100%. Ou seja, a pensão completa aos 35 anos de serviço.

No Art.º 26.º do mesmo capítulo, estabelecia-se que os contribuintes existentes à data da publicação do regulamento que tivessem sido admitidos ao serviço anteriormente à constituição da Caixa eram exceptuados do pagamento da quota complementar (jóia) a que se referia o § 3.º do Art.º anterior; e no n.º 2 daquele artigo isentavam-se igualmente do referido pagamento, os contribuintes que anteriormente à data da constituição da Caixa, prestassem serviços nas estações como “praticantes”.

¹⁰⁵ SILVA, Clemente da – *A Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, Diplomas, Decisões e Anotações Posteriores*. Lisboa, [s.n.], 1954 p. 39

¹⁰⁶ *Idem*, p. 40.

No artigo 30.º e seus parágrafos apresentavam-se as disposições relativas às pensões de sobrevivência a conceder às viúvas e filhos do contribuinte, e a diferenciação entre filhos do sexo masculino e feminino, cessando a pensão para os primeiros quando atingissem os 18 anos, e para os segundos quando mudassem de estado civil.

Neste regulamento passou para seis o número de representantes dos trabalhadores na Administração da Caixa, o que muito contribuiu para a melhoria das condições sociais dos contribuintes. Este Regulamento foi alterado em 1922.

4.2.2.1 Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE - 1922

Pelo Decreto 8.392, de 26 de Setembro de 1922, foi reestruturada a Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE, o que permitiu a melhoria dos resultados financeiros da Caixa. Assim, o ano económico de 1923/24 acusou uma importante capitalização no respectivo saldo, apresentando o Fundo Disponível o montante de 1.030 contos, avultando a soma da contribuição de jóias a importância de 275 contos, resultante da admissão de novos contribuintes. O Fundo Permanente – conta de capital – ficou neste ano elevado a 4.162 contos, somatório de todos saldos evidenciados desde a fundação da Caixa.

4.2.3 Caixa de Reformas e Pensões dos CFE – 1927

Pelo Decreto n.º 14.437, publicado no *Diário do Governo* n.º 230, 1.ª série, de 18 de Outubro de 1927, o Governo aprova para os ferroviários do Estado, o Regulamento de uma nova Caixa de Reformas e Pensões em cujo preâmbulo é dito: «Considerando que, em virtude da adjudicação da exploração dos Caminhos de Ferro do Estado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (11-03-1927), foi alterada a constituição da Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões; Sendo necessário alterar o Regulamento de Setembro de 1922 e adaptá-lo às novas condições em que a referida Caixa tem de funcionar (de referir que em Janeiro de 1927, tinha sido aprovado o Regulamento da Caixa de Pensões e Reformas da CP e em 1 de Julho do mesmo ano esta empresa concedeu aos trabalhadores dos Caminhos-de-ferro do Estado, que optassem por esta Caixa, as mesmas regalias do seu pessoal¹⁰⁷); (...) hei por bem

107

decretar, para valer como lei, o seguinte: Artigo 1.º - É aprovado o Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado que, fazendo parte integrante do presente Decreto, baixa assinado pelo Ministro do Comércio e Comunicações; Artigo 2º - Fica revogada a legislação em contrário (...). Dado nos Paços do Governo da República, em 18 de Outubro de 1927». Seguem-se as assinaturas dos onze ministros.

O artigo primeiro afirmava que «a aposentação do pessoal dos Caminhos-de-ferro do Estado (C.F.E.) continua a cargo da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (C.R.P), gerida pela Comissão Administrativa (C.A.C.R.), constituída nos termos do § 2.º do Art.º 16.º do Contrato de Concessão da exploração das Linhas do Estado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C.P.), de 11 de Março de 1927, e subsidiada pelo Estado e por aquela Companhia, nos termos do § 1.º do mesmo artigo.

O artigo 2.º tratava dos fins da C.R.P., que eram: «Garantir pensão de reforma aos contribuintes por incapacidade permanente, com sobrevivência parcial a favor da esposa, filhos, pais, irmãos órfãos, nos termos do presente Regulamento; Abonar subsídios, concedidos antes da constituição da Caixa aos inválidos e famílias dos empregados falecidos; O cumprimento pleno de todos os encargos e obrigações para com os sócios da extinta Associação de Socorros Mútuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, conforme o preceituado no Decreto de 31 de Janeiro de 1901.

Subsidiariamente a C.R.P. propunha-se: ministrar ensino primário, dispensado em escolas instituídas pela própria C.R.P.; Promover a entrada, como pensionistas, dos filhos, filhas e irmãos menores, órfãos de empregados e operários falecidos, em estabelecimentos pupilares de educação; empréstimos de dinheiro, a juro reduzido, na proporção dos vencimentos ou salários e pensões de reforma.

O artigo terceiro trata dos fundos da Caixa que, apesar da concessão, continuaram a ser, para além das contribuições dos trabalhadores, oriundos das receitas realizadas nas Linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, nos moldes já conhecidos. Constituíam ainda receita da C.R.P. Os donativos ou subsídios que qualquer entidade haja por bem outorgar-lhe; o capital acumulado e respectivos juros; os lucros provenientes de

operações de empréstimos e de gerência dos Armazéns de Víveres; as verbas fornecidas pelo Fundo Especial dos Caminhos de Ferro e outras para a construção e funcionamento de escolas; a taxa de 4% sobre as receitas do tráfego, retirada a taxa adicional de 5%, criada pelo Decreto n.º 9.579, de 5 de Abril de 1924, na parte ainda em vigor.

Em caso de déficit, o Estado e a CP, nos termos do § 1.º do artigo 16.º do contrato de concessão da exploração dos C.F.E., de 11 de Março de 1927, atribuíam um subsídio necessário e suficiente para fazer face às necessidades.

Os fundos da Caixa eram de dois tipos: permanentes e disponíveis. O Fundo Permanente era constituído pelos valores resultantes da capitalização das jóias e do saldo do Fundo Disponível, liquidado no fim de cada ano económico; O Fundo Disponível era constituído pelos juros dos capitais e por toda as outras receitas da Caixa, com excepção das jóias. As quantias pertencentes ao Fundo Permanente eram convertidas em Títulos da Dívida Pública, averbados à Caixa.

Todos os contribuintes estavam obrigados ao pagamento, até à idade de reforma, de uma jóia igual ao ordenado do primeiro mês ou equivalente a trinta dias de salário, pagável de uma só vez ou trinta prestações mensais, e de uma quota mensal no valor de 10% do vencimento mensal ou correspondente a trinta vezes o jornal efectivo que o trabalhador recebia à data do arrendamento dos C.F.E. Sempre que os vencimentos fossem aumentados, seriam aumentadas em igual percentagem a jóia e as quotas, tendo como base a tabela de vencimentos e de melhorias constantes na Ordem n.º 12 (2.ª série) de 1924, da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado.

Os vencimentos ou salários dos contribuintes com mais de dez anos de serviço que, pela sua incapacidade física passassem a desempenhar serviço a que correspondesse menor vencimento ou salário, seria considerado como não tendo sofrido a alteração, unicamente para o efeito do cômputo das quotas e das pensões de reforma ou de sobrevivência, quando houvesse de lhes serem concedidas. Contudo, essas regalias não eram extensivas aos contribuintes que tivessem sofrido baixa de classe por motivos disciplinares.

Os reformados que tivessem familiares a quem devessem legar pensões de sobrevivência, tinham que contribuir com uma quota de 5% sobre a pensão de reforma que lhes tivesse sido liquidada.

Para efeitos de cômputo das jóias, quotas e pensões de reforma, os vencimentos dos empregados contribuintes eram aumentados por grupos de categorias. Pelo Art.º 8.º

deste Regulamento, as importâncias acumuladas seriam restituídas, sem juros, depois de liquidadas as responsabilidades para com a C.R.P., a todo o contribuinte que, não contando cinco anos de contribuição, fosse despedido ou licenciado por incapacidade física, ou em resultado da redução de quadros ou supressão de lugares.

«Se o empregado do quadro, despedido ou licenciado nas condições deste artigo, contar mais de 5 anos de contribuinte da C.R.P., poderá do mesmo modo receber as importâncias despendidas ou optar por continuar a ser contribuinte com os respectivos direitos e deveres, contando-se-lhe o tempo que nessa situação estiver como de serviço.

Neste caso só era tida em consideração, para o cálculo do subsídio que a Companhia deve concorrer para cobrir a parte que lhe compete dos encargos da Caixa, nos termos do §1º do Art.º 16º do contrato de adjudicação da exploração dos Caminhos de Ferro Estado¹⁰⁸».

4.2.4 Caixa de Reformas e Pensões dos CFE – 1928

Não durou muito a Caixa de 1927 dos Caminhos-de-ferro do Estado. No ano seguinte, na sequência do contrato de arrendamento dos CFE à CP e pelo Decreto n.º 16.242 de 17 de Dezembro de 1928, publicado no D.R. n.º 290, 1ª série, do mesmo dia, foi aprovado o novo regulamento da prestimosa instituição, em cujo preâmbulo é dito: «A experiência tem demonstrado que a organização da *Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado* é deficiente. (...). Um período de concessões pródigas e mal orientadas originou situações verdadeiramente desprestigiantes para aqueles mesmos que delas beneficiaram. O Estado não pode continuar a permitir a satisfação de ambições e, tendo de cumprir uma função eminentemente moral, necessita de intervir no sentido de modificar os erros que a experiência tem provado serem prejudiciais aos interesses da colectividade.

A Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado é uma das instituições onde a intervenção do Estado se torna necessária, sobretudo com o fim de a melhorar e organizar em bases semelhantes a instituições existentes no País. Os princípios estabelecidos no actual Regulamento da C.R.P. dos C.F.E., não são bons e prejudicam altamente os interesses morais e materiais do pessoal do Estado. Não criam no pessoal o amor e dedicação pela profissão (...).

¹⁰⁸ Regulamento da Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE de 1928, Art.º 8.º, § 1.º

A consequência inevitável redundava em prejuízos para a economia da Nação e, em muitos casos, obriga os próprios ferroviários a uma vida de sacrifícios que antes da reforma não souberam prever. Assim, enquanto o número de reformados da CP, que possui uma população de ferroviários superior à do Estado, é de 661, o número de reformados dos C.F.E., deve elevar-se em pouco a dois mil e quatrocentos. Já do arrendamento das linhas do Estado o número de reformados ascendia a 1500».

Pelo regulamento, as aposentações dos ferroviários do Estado, que não quiseram aderir à Caixa de Pensões e Reformas da CP, continuavam a cargo Caixa de Reforma e Pensões dos CFE, gerida pela Comissão Administrativa (CACR) constituída nos termos do § 2.º, do artigo 16.º do contrato de concessão de exploração das linhas do Estado à CP de 11 de Março de 1927, subsidiada pelo Estado e por aquela companhia, nos termos do § 1.º do referido artigo.

Os fins desta Caixa eram: garantir pensão de reforma aos contribuintes por incapacidade permanente com sobrevivência parcial a favor da esposa, filhos, pais e irmãos órfãos, nos termos deste Regulamento; abonar subsídios, concedidos antes da constituição da Caixa, aos inválidos e famílias dos empregados falecidos; o cumprimento de todos os encargos e obrigações para com os sócios da extinta Associação de Socorros Mútuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, conforme o preceituado no Decreto de 31 de Janeiro de 1901.

A CRP propunha-se, subsidiariamente, administrar o ensino primário em escolas instituídas pela Caixa; construir edifícios para escolas do ensino primário, para as quais o Ministério da Instrução nomearia, à sua custa, professores diplomados, nos termos da legislação em vigor, mas que deveriam ser, preferencialmente, esposas, filhos e irmãos de empregados falecidos; promover a entrada, como pensionistas, dos filhos, irmãos menores órfãos de empregados falecidos, em estabelecimentos “pupilares” de educação. A Caixa fazia ainda empréstimos, a juro módico, na proporção dos vencimentos ou salários ou pensões de reformas.

A Comissão Administrativa da Caixa de 1928 era composta, nos termos do § 2.º do artigo 16.º do Contrato de Adjudicação de Exploração, por 2 Delegados do Governo 2 representantes da Administração da CP, 2 representantes do pessoal interessado na Administração da mesma Caixa (um por cada grupo de linhas arrendadas) por eles eleitos, devendo essa Comissão escolher, de entre os seus membros, o Presidente, o

Tesoureiro e o Secretário, tendo o Presidente (sempre um Delegado do Governo) voto de qualidade.

4.3 COMPANHIA DOS CF PORTUGUESES DA BEIRA ALTA (BA)

Em 9 de Abril de 1875 foi publicada uma portaria atribuindo a Bento Fortunato de Moura Coutinho de Eça o encargo de elaborar um projecto para a construção de um caminho-de-ferro que ligasse a Linha do Norte à fronteira, tendo em consideração os estudos efectuados pelos engenheiros portugueses: Francisco Maria de Sousa Brandão, José Vieira e Félix Combelles.

Pela lei de 26 de Janeiro 1876, foi o Governo autorizado a promover concurso público para a construção da referida linha, aberto por decreto de 20 de Maio desse mesmo ano, o qual ficou sem efeito por falta de candidatos. O mesmo aconteceu com novo concurso, aberto por Decreto de 11 de Setembro de 1876.

Só dois anos mais tarde, e por alvará de 3 de Agosto de 1878, foi atribuída a concessão da linha de Pampilhosa à fronteira (e Ramal de Coimbra), à Sociéte Financière de Paris. Esta fundou uma sociedade anónima, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, cujos estatutos foram aprovados por alvará de 8 de Janeiro de 1879. A linha foi concluída em 1 Julho de 1882, sendo a exploração oficialmente inaugurada em 3 de Agosto do mesmo ano. Quase um ano depois (31-03-1880) seria publicada uma lei que autorizava esta companhia a prolongar a Linha da Beira Alta, de Pampilhosa à Figueira da Foz.

Por questões de insolvência da CCFPBA, em 2 de Maio de 1930, foi celebrado contrato de trespasse de exploração e material circulante desta Linha para a CP. A transferência total foi efectuada por escritura de 28 de Dezembro de 1946.

4.3.1 Caixa da Companhia dos C. F. P. da Beira Alta (BA) – 1931

Não sabemos quando começou a protecção social dos trabalhadores nesta empresa ferroviária, mas sabe-se que em 1902 foi instituída uma Caixa. Na ausência de documentação comprovativa da criação desta, baseei-me em o «Novo Regulamento da Caixa de Aposentações» onde é dito, nomeadamente no Art.º 1.º – «A *Caixa de Aposentações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta*, que foi instituída em 1 de Janeiro de 1902, passa a reger-se desde 1 de Janeiro de 1932 pelo presente Regulamento aprovado pelo Conselho de Administração da Companhia em sessão de 26 de Novembro de 1931».

A exemplo das anteriores, era principal objectivo desta Caixa, conceder pensões vitalícias aos agentes do quadro da Companhia e suas respectivas famílias, nos termos e condições estabelecidas no regulamento, mas poderiam também, quando os recursos o permitissem, e com prévia autorização do Conselho de Administração da Companhia, instituir ou subsidiar escolas para facultar a todos os empregados, e seus filhos, o ensino primário gratuito; proceder à construção de casas económicas, para arrendamento, a preços módicos, aos associados que delas necessitassem.

A administração da Caixa era exercida pela Comissão de Administração da Companhia que expressa e exclusivamente se reservava: a parte financeira; autorização para aquisição de valores móveis e imóveis; autorização para a instituição de escolas e construção de casas de renda económica para os contribuintes e resolver todas as questões relacionadas com a liquidação de pensões.

A inscrição na Caixa era obrigatória para todos os agentes do quadro, qualquer que fosse a sua categoria, contribuindo com uma quota mensal equivalente a 5% da parte fixa da sua remuneração (vencimento fixo mais subvenção). As quotas eram descontadas pela Companhia, na folha de vencimentos. Para o pessoal jornaleiro o salário ou vencimento era calculado à razão de 25 dias por mês, para os operários officinais, e de 30 dias para os restantes. Para o pessoal do Comité de Paris, as retenções de 5% seriam convertidas em escudos, segundo a cotação oficial dada pelo Banco de Portugal, na data da conversão.

A Companhia contribuía com uma subvenção mensal na importância necessária para igualar o total das retenções feitas ao pessoal, acrescida das seguintes receitas que exclusivamente lhe consignava: produto da venda de bilhetes de gare; aluguer de locais nas estações para venda de água, frutos, bolos e tabacos; dos transportes efectuados pelos empregados, por conta própria.

Constituíam ainda receitas da Caixa: a jóia normal; a jóia suplementar, aquando de promoções; o rendimento dos fundos e bens próprios; todos os donativos, legados, doações ou subvenções que lhe fossem feitos.

Adquiriam direito a pensão vitalícia de invalidez e reforma: os trabalhadores (com pelo menos 10 anos de inscritos) que, por motivo de doença ou acidente, se encontrassem absoluta e permanentemente incapacitados para o serviço, independentemente da idade; os agentes com 60 anos de idade e trinta de 30 anos de serviço e os que completassem 65 anos de idade, fosse qual fosse o tempo de serviço.

4.4 SOCIEDADE ESTORIL (SE)

Por Alvará de 9 de Abril de 1887¹⁰⁹ foi concedida à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses a construção e exploração de uma linha férrea (via larga) entre Lisboa (Cais dos Soldados) e Cascais. A linha foi crescendo no sentido Cascais-Lisboa, chegando ao Cais do Sodré¹¹⁰ em 1895, sem nunca atingir o local previsto. A exploração iniciou-se em 4-09-1895, ficando os trabalhadores abrangidos, obviamente, pela Caixa de Reformas e Pensões da CRCFP de 1887.

Em 7 de Agosto de 1918 foi celebrado (com a aprovação do Governo) entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses-CP e a «Sociedade Estoril», de Fausto de Figueiredo (que era simultaneamente membro do conselho de administração da CP) um contrato de concessão desta linha, com fins turísticos. Do acordo constava a obrigatoriedade de electrificação da mesma. A instalação da catenária teve início ainda nesse ano (1918) mas, devido a dificuldades técnicas só entrou em serviço em 15 de Agosto de 1926. Terminado o contrato de concessão, a Linha de Cascais voltou à exploração da Caminhos de Ferro Portugueses, EP (nacionalizada pelo Decreto-Lei n.º 205-B/75 de 16 de Abril de 1975), em 1 de Janeiro de 1977.

4.4.1 Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da SE – 1922

Em 1922 a Sociedade «Estoril», instituiu a sua Caixa de Reformas e Pensões. Por falta de documentação própria recorreu-se ao Regulamento de 1933: «Os agentes que tenham sido admitidos na Sociedade nos anos de 1919, 1920 e 1921, e que estejam nos termos previstos por este artigo, terão direito a requererem, dentro do prazo de três meses a partir da publicação deste Regulamento, que lhes seja levado em conta o tempo que mediou desde a data da sua admissão ao serviço da Sociedade, até 1 de Janeiro de 1922 (data da instituição da Caixa), mediante prévia indemnização a pagar à mesma».

4.4.2 Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da SE – 1933

Aprovado por despacho ministerial de 25 de Abril de 1933, o novo regulamento, semelhante aos das caixas congéneres, começa a dizer, artigo 1.º, que «a Sociedade “Estoril” estabelece uma Caixa de Reformas e Pensões, proporcionando a todos os seus empregados e operários do quadro, previamente sujeitos á competente inspecção

¹⁰⁹ *Diário do Governo*, Nº 116 de 26 de Maio de 1891, p.1175.

¹¹⁰ A ligação ao Cais dos Soldados far-se-ia por viaduto externo ao Cais das Colunas, o que não veio a acontecer.

médica, os seguintes benefícios: a) Pensão de reforma ao empregado ou operário, com sobrevivência parcial a favor da mulher e dos filhos, nos termos do presente Regulamento; b) Subsídio entregue por uma só vez á respectiva família a seguir ao seu falecimento, ou entregue ao próprio quando demitido da Sociedade por incapacidade física, sem direito a reforma; c) Fornecimento directo ou por intermédio de fornecedores, de géneros de consumo, artigos de vestuário, etc., pagáveis por desconto nos vencimentos ou salários; d) Adiantamento de dinheiro a juro módico, na proporção dos vencimentos ou salários e abono de subsídios durante os impedimentos temporários por doença».

Os fundos da Caixa eram constituídos: pelas jóias e quotas pagas pelos empregados e operários; pelas quantias provenientes de donativos e subvenções da Sociedade e de receitas fora do tráfego do caminho-de-ferro, que a mesma destine á Caixa, pelos donativos ou subsídios que qualquer pessoa ou entidade haja por bem entregar-lhe ou conceder-lhe; pelos lucros provenientes do fornecimento de géneros de consumo, artigos de vestuário, etc., dos descontos feitos pelos fornecedores e dos adiantamentos em dinheiro concedidos aos sócios; pelo capital acumulado e bens adquiridos (móveis ou imóveis) e respectivos rendimentos.

Os fundos da Caixa dividiam-se em Fundo Permanente e Fundo Disponível. *Fundo Permanente* é constituído pelos capitais e bens existentes, e pela capitalização do saldo do Fundo Disponível liquidado no fim de cada ano civil. O Fundo Disponível é constituído em cada ano pelas receitas arrecadadas nesse ano, que devem fazer face a todos os encargos consignados neste Regulamento.

Era obrigatória a inscrição, como contribuinte da Caixa, de todos os empregados e operários do quadro dos diferentes serviços, que não tivessem atingido 40 anos de idade, qualquer que fosse a sua categoria, exceptuando-se os adventícios. Para os agentes com mais de 40 anos de idade que estivessem ao serviço da Sociedade nesta data, era facultativa a inscrição; mas para todos os que de futuro fossem admitidos não seria ela permitida sempre que a sua idade excedesse os 40 anos.

Para a inscrição na Caixa era indispensável a aprovação em prévia inspecção médica. Todos os empregados e operários inscritos na Caixa eram obrigados a contribuir: Com uma jóia igual a um mês do respectivo vencimento total, pagável em 30 prestações mensais; Com uma jóia suplementar, pelos aumentos de vencimentos que obtiverem, igual à diferença, desses vencimentos e descontada no primeiro mês em que

o aumento se realizar; Com uma, quota mensal de 4 % do vencimento ou salário mensal (30 jornais); Com a quantia de 10\$00, em duas prestações mensais, sempre que se dê o falecimento de um sócio ou demissão por incapacidade física (sem direito a reforma), a fim de ficar constituído o fundo especial a entregar pelo falecimento que vier a seguir; O pagamento da quota continua sendo obrigatório para os agentes reformados pela Caixa, continuando a ser considerados como seus sócios e, como tal, gozando de todas as regalias que ela lhes proporciona.

A importância da jóia a pagar é limitada ao máximo de 2.500\$00 e a quota mensal não poderá ser superior a 100\$00. As importâncias das jóias e quotas pagas serão escrituradas em conta individual de cada empregado ou operário.

Todo o empregado ou operário que se impossibilitar para o serviço, desde que conte pelo menos 15 anos de inscrição na Caixa, tem direito a uma pensão de reforma, nos termos deste Regulamento. A impossibilidade para o serviço, será verificada por uma junta médica nomeada pela Comissão Administrativa da Caixa, e com a assistência de um mais dos seus membros.

Não será contado no tempo de inscrição aquele em que os empregados ou operários estiverem fora do serviço da Sociedade, excepto por motivo de doença, licença ou cumprimento do serviço militar, desde que satisfaçam o pagamento das quotas devidas por esse tempo.

Ao empregado ou operário readmitido, contar-se-á como tempo de inscrição, somente o posterior á data da readmissão; porém, terá direito á contagem do tempo anterior á demissão, se tiver conservado na Caixa a importância da sua jóia e quotas, ou se as tendo levantado as restituir ao cofre, acrescidas dos respectivos juros.

4.5 CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL (NP)

Porto à Póvoa e Famalicão – Por decreto de 19 de Junho de 1873, foi atribuída a J. C. Temple Elliot e ao barão de Kessler, concessão para a construção e exploração de um caminho-de-ferro (via estreita) entre Porto e Póvoa de Varzim. Em 30 de Dezembro de 1873 foi constituída a Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, a qual recebeu por trespasse a referida concessão, entre Porto (Boavista) e Póvoa de Varzim (Linha do Litoral do Minho¹¹¹), e desta a Famalicão (Linha de Famalicão¹¹²). O

¹¹¹ Designação antiga da Linha da Póvoa. CP – *Comunicação N.º 6/86*.

¹¹² Designação antiga do respectivo troço da Linha da Póvoa. CP – *Comunicação N.º 6/86*.

comboio chegou à Póvoa em 1 de Outubro de 1875, tendo a exploração do último troço (Fontainhas – Famalicão) sido inaugurada em 12-06-1881.

Linha de Guimarães – Por decreto de 18 de Agosto de 1880, foi constituída a Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães, a qual recebeu a concessão, feita por decreto de 16 de Abril de 1879, a António de Moura Soares Veloso e ao visconde de Ermida, para a construção e exploração de um caminho-de-ferro (via estreita) entre Trofa e Guimarães, chegando a esta localidade em 14 de Abril de 1884. Posteriormente a linha foi prolongada até Fafe, sendo o último troço inaugurado em 21 de Julho de 1907. Mais tarde, foi decidido liga-la ao Porto, pelo litoral, aproveitando o traçado da linha da Póvoa. Assim, o troço entre Trofa e Senhora da Hora (Linha da Póvoa) verificou-se em 14 de Março de 1932 e a ligação entre Porto (Trindade) e a bifurcação de Boavista em 30 de Outubro de 1938.

Fusão da CCFPPF com a CCFG – Da fusão da Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão e dos Caminhos de Ferro de Guimarães resultou a Societé d'Exploitation de Chemins de Fer du Nord du Portugal, com capitais estrangeiros. Por deliberação em Assembleia-geral, de 23 de Janeiro de 1925, a empresa passou a denominar-se Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, cujos estatutos foram aprovados em 7 de Dezembro de 1926. Ambas as companhias tinham caixas de socorros e aposentações.

4.5.1 Caixa de Socorros e Aposentações dos Empregados da CCFNP (NP) – 1930

Em Assembleia-geral Ordinária de 27 de Março de 1930, a qual englobou as antigas Caixas de Socorros e Aposentações do Porto à Póvoa e Famalicão e Caminhos de Ferro de Guimarães foi instituída a Caixa de Socorros e Aposentações dos Empregados da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, a qual tinha por objecto socorrer os empregados dos quadros, nos termos dos Estatutos.

Todo o pessoal com idade não superior a 40 anos, desde que integrado no quadro, era obrigado a inscrever-se na Caixa, ficando a sua admissão dependente de parecer do Director do Serviço de Saúde e da resolução da Administração da Caixa. Os empregados que tendo contribuído para a Caixa durante seis meses, se encontrassem temporariamente impossibilitados, tinham direito a: assistência médica; medicamentos ao preço de custo; subsídios iguais aos seus vencimentos (ou salários), no máximo de 3 meses em cada ano; subsidio extraordinário em casos especiais, sob proposta da

Direcção dos Serviços de Saúde, sempre que esta o julgasse indispensável e em harmonia com as disponibilidades da Caixa.

Os empregados, julgados pela Direcção dos Serviços de Saúde permanentemente impossibilitados de exercer o seu cargo, tinham direito á reforma, desde que contassem mais de 5 anos de sócio da Caixa, sendo as pensões liquidadas de harmonia com a seguinte tabela:

4.2 - Tabela de Pensões da Caixa de Socorros e Aposentações da CCFNP (NP)

Anos de sócio	Pensão em % do vencimento	Anos de sócio	Pensão em % do vencimento	Anos de sócio	Pensão em % do vencimento
5	30%	15	55%	25	75%
6	30%	16	57%	26	77%
7	30%	17	59%	27	79%
8	30%	18	61%	28	81%
9	30%	19	63%	29	83%
10	40%	20	65%	30	85%
11	43%	21	67%	31	88%
12	46%	22	69%	32	91%
13	49%	23	71%	33	94%
14	52%	24	73%	34	97%
				≥ 35	100%

Servia de base ao cálculo da pensão, o vencimento ou salário mensal que tivesse á data da aposentação, até ao limite máximo anual de Escudos 24.000\$00 (vinte e quatro mil escudos). Mesmo que os vencimentos dos empregados fossem superiores, o contributo de 5% do montante que a Companhia contribuía para a Caixa era calculada sobre essa base.

Se a impossibilidade fosse resultante de acidente em serviço, ser-lhe-ia concedida uma pensão igual ao seu vencimento, salvo quando o sinistrado tenha responsabilidade grave no acidente, recebendo nestas circunstâncias apenas a pensão a que tivesse direito pela tabela de pensões de aposentação. No total da pensão em qualquer dos casos ficava incluída a importância a que tivesse direito pela lei de acidentes de trabalho.

Em caso de morte, a viúva, os órfãos (em qualquer número) até á idade de 16 anos, sendo do sexo masculino, e até á maioridade ou á mudança de estado, para os do sexo feminino; o pai, a mãe, e irmãos até á idade de 16 anos e irmãs até aos 21 anos ou á mudança de estado, quando não houvesse viúva ou órfãos, receberiam 50% da pensão a que o finado tivesse direito. Da pensão atribuída, metade pertencia á viúva e a outra metade aos filhos, sendo por eles repartida em partes iguais.

As pensões caducavam para a viúva com a mudança de situação, por casamento, ou em caso de mau comportamento devidamente comprovado; para os menores com o

limite de idade acima estabelecido. Contudo, não caducavam as pensões a órfãos, irmãos ou irmãs, que por doença ou deficiência física, confirmadas pelo Director dos Serviços de Saúde, não pudessem angariar meios de subsistência, os quais seriam contemplados enquanto se mantivessem nessa situação. As empregadas que tivessem mais de 5 anos de inscritas na Caixa receberiam, em caso de casamento, um “dote” igual a um mês de vencimento.

Quando a situação da Caixa o permitisse, os sócios doentes, ou em difíceis condições materiais, poderiam levantar, como empréstimo, qualquer quantia por conta dos vencimentos, não podendo exceder um mês de ordenado, salvo em casos especiais, devidamente comprovados, em que o empréstimo podia ir até á importância de três meses de vencimento ou salário.

Os então sócios das Caixas das antigas Companhias do Caminho de Ferro do Porto á povoação e Famalicão e Caminhos de Ferro de Guimarães, ingressavam de imediato nesta Caixa, mas era-lhes permitido continuar com algumas das regalias que tinham anteriormente desde que fizessem o pedido no prazo de 15 dias a contar da aprovação dos Estatutos.

Os sócios das antigas Caixas adquiriam direito à reforma, com o vencimento por inteiro, logo que tivessem completado 35 anos de serviço, independentemente da idade. O pessoal de trens (maquinistas, fogueiros, condutores, guarda-freios e revisores) adquiria o mesmo direito logo que tivesse completado 30 anos serviço

Aos sócios da antiga Caixa da Linha de Guimarães era facultada a continuação de 3% de desconto nos seus vencimentos, em vez dos 5%, como ficava estabelecido nos estatutos. Para estes vigoraria uma tabela de pensões e reformas diferente, ficando, neste caso, excluídos das regalias a que se referiam os Art.^{os} 8.º, 9.º, 11.º, 16.º e 25.º dos Estatutos. As viúvas destes contribuintes, seus filhos menores de 18 anos e suas filhas solteiras sem limite de idade, ou mesmo viúvas sem meios de subsistência; seus pais, ou irmãos menores, mas só na falta daqueles, tinham direito a metade da pensão vencida pelos sócios, que era a seguinte:

4.3 - Tabela de Pensões da Caixa de Socorros e Aposentações da CCFG

Anos de sócio	Pensão em % do vencimento	Anos de sócio	Pensão em % do vencimento	Anos de sócio	Pensão em % do vencimento
5	30%	15	50%	25	70%
6	30%	16	52%	26	73%
7	30%	17	54%	27	76%

8	30%	18	56%	28	79%
9	30%	19	58%	29	82%
10	40%	20	60%	30	85%
11	42%	21	62%	31	88%
12	44%	22	64%	32	91%
13	46%	23	66%	33	94%
14	48%	24	68%	34	97%
				≥ 35	100%

Aos sócios da antiga Caixa da Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Povoação e Famalicão, completando 35 anos de serviço e 60 de idade, era facilitada a aposentação com a pensão de 75% sobre os seus vencimentos, acrescida de 2% por cada ano de serviço além do tempo mínimo fixado, até ao limite máximo de cem por cento. O pessoal dos comboios adquiria o mesmo direito logo que tivesse completado 30 anos de efectividade nesse serviço e 55 anos de idade.

4.5.2 Caixa de Previdência do Pessoal da CCFNP (NP) – 1938

Por alvará do subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, de 15 de Outubro de 1938, foi aprovado, nos termos da Lei n.º 1.884 de 16 de Março de 1935 e Decreto n.º 28.321, de 27 de Dezembro 1937, o Regulamento, daquela que passou denominar-se Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia dos Caminhos-de-ferro do Norte de Portugal, composto de 7 capítulos e 51 artigos.

A Caixa continuava a ter por objectivo socorrer os empregados e assalariados dos quadros da Companhia nos casos de doença, invalidez e morte, nos termos do Regulamento. Mas, as condições de atribuição das pensões iriam mudar substancialmente, de acordo com a legislação referida, a qual tende a uniformizar todas as Caixas, agora chamadas de Previdência.

A principal mudança verificada foi em relação aos estatutos que passaram a chamar-se Regulamento, e à «Administração e Fiscalização» da Caixa que aparecia agora no início (capítulo II), quando antes vinha quase no fim dos estatutos, cujo capítulo teria que estar de harmonia com o Decreto n.º 28.321, já referido. Havia agora duas categorias de inscritos: beneficiários e contribuintes. Beneficiários da Caixa Previdência eram todos os empregados e assalariados dos quadros da Companhia, que na data da entrada em vigor do regulamento se achassem inscritos na Caixa de Socorros e Aposentações, desde que na referida data não tivessem menos de 20 nem completado 41 anos de idade e fossem julgados aptos pelo Serviço de Saúde da Companhia. Seria inscrita como contribuinte a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

«Em face da forma expressa e clara como no Regulamento se indicam os limites de idade para admissão na Caixa, é impossível a admissão de empregados de 18 e 19 anos¹¹³».

Aos sócios da Caixa de Socorros e Aposentações que transitavam para a nova Caixa de Previdência, era contado o tempo anterior de contribuição, para o efeito de receberem os subsídios previstos neste regulamento. Caducavam os direitos não subjectivados que lhes advinham dos Estatutos daquela Caixa.

As pessoas rejeitadas pelo Serviço de Saúde, anteriormente à reforma dos Estatutos, desde que estivessem dentro dos limites de idade estabelecidos no novo Regulamento, seriam submetidas a nova inspecção, pois podiam, à data, já se encontrarem em condições de serem admitidas. Podiam ser inscritos como beneficiários da Caixa os empregados e assalariados dos quadros da Companhia que tivessem completado 41 anos de idade, desde que viessem a ser julgados aptos pelo Serviço de Saúde, e assim o requeressem, obrigando-se a pagar $\frac{3}{4}$ da importância julgada necessária para cobrir os encargos da retroacção; o $\frac{1}{4}$ restante seria pago pela Companhia.

O pagamento das importâncias a que se refere o parágrafo anterior, poderia ser satisfeito em prestações mensais e iguais, até ao máximo de 24, levando em conta os respectivos encargos de juros. A retroactividade só começaria a produzir efeitos depois de pagas todas as prestações a ela relativas.

Os beneficiários que por qualquer motivo deixassem o serviço da Companhia, poderiam, nos primeiros 15 dias seguintes, solicitar à Direcção da Caixa que lhes fosse permitido continuarem inscritos, e, no caso de a Direcção deferir o pedido, ficariam contribuindo para ela, nos termos do artigo 17.º do Decreto n.º 28.321, de 27 de Dezembro de 1937.

Por alvará de 30 de Abril de 1946¹¹⁴, do subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, o Regulamento foi parcialmente alterado, passando as despesas de administração da Caixa a serem por ela suportadas, com excepção das que respeitassem ao Serviço de Saúde e de Enfermagem, as quais ficariam, para todos os efeitos, a cargo da Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Portugal.

¹¹³ Despacho esclarecedor do subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, de 22 de Maio de 1939.

¹¹⁴ Publicado no Boletim do INTP, n.º 9, de 15 de Maio de 1946

A comparticipação da Companhia para a Caixa seria de 9,5% dos vencimentos dos beneficiários, percentagem que seria devida ainda quando o beneficiário efectivamente não recebesse no todo ou em parte os ditos vencimentos, quer porque se encontre temporariamente impossibilitado, quer por estar licença ou suspenso disciplinarmente.

Da referida contribuição da Companhia, seriam retirados 8% para os encargos respeitantes às modalidades de previdência, de carácter actuarial, e os restantes 1,5% destinaram-se a ocorrer às despesas de administração, com exclusão das que resultarem da manutenção dos Serviços de Saúde e de Enfermagem que, nas condições da nova redacção do Art.º 6.º, competia à Companhia satisfazer.

O corpo do Art.º 48.º do Regulamento de 15 de Outubro de 1938, passou a ter a seguinte redacção: «Considera-se como vencimento para todos os efeitos do Regulamento em vigor, o vencimento de categoria e exercício, diuturnidades, complemento de vencimento, gratificações com carácter permanente e subvenções, dos empregados e assalariados dos quadros da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pago em dinheiro, sem atenção por quaisquer deduções que por motivos disciplinares ou outros lhes sejam feitos». Ao pessoal da Companhia com remuneração à hora, considerava-se como vencimento mensal, para os mesmos efeitos do Regulamento, o salário de 30 dias a 9 horas¹¹⁵, acrescido das diuturnidades calculadas sobre 30 dias a 8 horas, os complementos de vencimento, gratificações com carácter permanente e subvenções.

As subvenções do pessoal com vencimento nas condições do parágrafo anterior eram computadas sobre o total dos vencimentos nele previstos. Sempre que o total dos vencimentos fosse superior a Esc. 1.500\$00 mensais, apenas era considerada essa quantia como vencimento.

4.6 CAIXA DA COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO (CN)

Linhas do Tua e do Dão – Em 26 de Abril de 1883, foi publicada uma Lei que estabelecia as condições para a construção de um caminho-de-ferro (via estreita) na margem esquerda do rio Tua. O concurso foi lançado em 22 de Setembro desse ano, sem que se tivessem apresentado candidatos. Assim, em 22 de Novembro, o Governo

¹¹⁵ Na Companhia do Norte de Portugal, eram asseguradas normalmente 9 horas de trabalho aos operários de oficinas.

decretou a suspensão do concurso até harmonizar as condições do mesmo com as modificações introduzidas nos programas que baixaram com o decreto de 6 de Outubro, comum ao Ramal de Viseu.

Em 26 de Maio de 1884, foi publicada a Lei que estabelecia o contrato provisório com a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, para a construção e exploração da referida via. O prolongamento de Mirandela a Bragança foi posterior. Por falta de interessados, não foi fácil concessionar o Ramal de Viseu¹¹⁶. Quem o diz é o Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria, em Novembro de 1883: «Não tendo comparecido concorrentes ao concurso aberto pelo decreto de 30 de Agosto último para a construção e exploração de um ramal de caminho-de-ferro, que partindo de Santa Comba Dão, na linha da Beira Alta, vá terminar na cidade de Viseu (...) de modo que se possa tornar efectiva a construção e exploração do referido ramal, hei por bem decretar o seguinte: no espaço de 20 de dias se abre concurso para a construção e exploração¹¹⁷» do referido ramal.

Em 1 de Outubro de 1885 foram aprovados os estatutos (reestruturados em 14-09-1892) da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, que foi autorizada a construir a Linha do Tua, e ainda obter o trespasse para a construção e exploração do “Ramal de Viseu” Os comboios chegaram a Mirandela em 29 de Setembro de 1887 e a Viseu em 25 de Novembro de 1890¹¹⁸.

Em 1906 a CN criou uma Caixa de Aposentações Socorros para os seus trabalhadores. Por falta de acesso aos estatutos iniciais, uso como fundamento o Regulamento de 16 de Janeiro de 1935, onde é dito no capítulo I – Fins e Dotação da Caixa – «A Caixa de Aposentações e Socorros dos Empregados da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, instituição mista de “assistência patronal” e de “previdência e socorro mútuo obrigatório”, criada em 30 de Janeiro de 1906 pela Administração da Companhia, regular-se-á em todos os actos da sua administração, pelo presente Regulamento e mais legislação aplicável».

¹¹⁶ Nome primitivo da Linha do Dão. CP – *Comunicação N.º 6/86*.

¹¹⁷ *Diário do Governo* n.º 267, de 25 de Novembro de 1883.

¹¹⁸ CP – *Comunicação N.º 6/86*.

4.6.1 Caixa de Aposentações e Socorros da CN – 1935

Em data acima referida, foram aprovados os estatutos desta Caixa, que constavam de onze Capítulos e sessenta e seis Artigos e baixaram com o respectivo alvará¹¹⁹ assinado por Pedro Teotónio Pereira em nome do Presidente do Conselho, ficando a Caixa sujeita às disposições dos Decretos-Leis N.º 19.281, de 29 de Janeiro de 1931, e N.º 20.944, de 27 de Fevereiro de 1932, pelos quais, na parte aplicável, se deveria regular, e com a expressa cláusula de que essa aprovação lhe poderia ser retirada quando se desviasse dos fins mutualistas para que era instituída ou quando a respectiva Direcção deixasse de satisfazer ao que preceituava o Artigo 38.º do Decreto N.º 19.281.

Esta Caixa, com sede em Lisboa, constituía uma organização autónoma, subsidiada pela Companhia ficando subordinada a esta quanto aos actos que nas instituições livres dependessem de aprovação de uma assembleia-geral. À semelhança das outras, esta concedia aos seus associados, pensão de reforma com sobrevivência parcial a favor da mulher e dos filhos e propunha-se: promover o ensino primário e técnico, ministrado em escolas criadas e mantidas pela Caixa; frequência de bibliotecas; aluguer de casas de habitação de rendas baixas; fornecimento, directo ou indirecto de géneros de consumo, a liquidar por desconto nos vencimentos ou salários; empréstimo de dinheiro, a juro módico; assistência médica e abono de subsídio durante o impedimento temporário do trabalhador e subsídios de funeral aos sócios falecidos e pagamento, por uma só vez, a «lutuosa» por falecimento do sócio.

Os fundos da Caixa eram constituídos, como de costume, pelas receitas extraordinárias à exploração e ainda pelo produto da cobrança fixada no caderno de encargos dos convénios estabelecidos entre a Companhia e a Imprensa para a concessão de passes. Havia dois tipos de sócios: efectivos e agregados. Sócio efectivo era todo o funcionário do quadro, admitido ao serviço da Companhia até aos 45 anos de idade, depois de aprovação em inspecção médica pelo Serviço de Saúde; agregados eram os que não pudessem ser inscritos como sócios efectivos. Os descontos eram 7% dos vencimentos ou salários, sendo 6% para as quotas e 1% para a lutuosa. A jóia era de 2 meses.

¹¹⁹ *Diário do Governo*, n.º 17, II Série, de 21 de Janeiro de 1935, p. 279.

4.7 COMPANHIA PORTUGUESA CONSTRUÇÃO EXPLORAÇÃO DOS CF (VV)

Em 29 de Janeiro de 1907 foram publicados os estatutos da Compagnie Française pour la Construction et Exploitation de Chemins de Fer à L'Etranger que tinha por objectivo a construção e exploração das linhas do Vale do Vouga (Linha do Vouga e Ramal de Aveiro¹²⁰). Em assembleia-geral de 7 de Julho de 1923 foi decidida a nacionalização da companhia, que passou a designar-se por Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro. Os novos estatutos foram aprovados em 1 de Abril de 1924. A transferência de concessão da Companhia do Vale do Vouga para a CP ocorreu em 30-12-1946.

4.7.1 Caixa de Aposentações e Socorros da CPCECF (VV) - 1924

Em 1919 a CPCEF criou uma Caixa para os seus empregados e operários. Por falta de acesso ao Regulamento inicial, uso como fundamento o Artigo 1.º dos estatutos de 1 de Janeiro de 1924: «Continuará a denominar-se *Caixa de Aposentações e Socorros do Vale do Vouga* a Caixa instituída em 1 de Janeiro de 1919 e destinada a assegurar pensões vitalícias aos seus agentes dos quadros e às respectivas famílias, sendo porém o primitivo Regulamento da dita Caixa, datado de 1 de Agosto de 1919, substituindo, para todos os efeitos, pelo presente».

Por decisão em assembleia-geral de 7 de Julho de 1923, a empresa passou a designar-se por Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro. Os novos estatutos foram aprovados em 1 de Abril de 1924. No mesmo ano foram alterados os estatutos da Caixa.

O novo Regulamento desta Caixa de Aposentações e Socorros, que tinha a sua sede em Espinho, foi aprovado pela Administração da Companhia em 1 de Janeiro de 1924 e, para além das pensões de reforma e de sobrevivência, principal objectivo da Caixa, se propunha prestar possíveis auxílios ao pessoal nela inscrito, especialmente durante a doença. Os benefícios proporcionados aos associados eram os normais nestas circunstâncias: pensão de reforma, com sobrevivência parcial a favor de pessoas de família; ensino primário e industrial, dispensado em escola instituída, e subsidiada pela Caixa; criação de bibliotecas, quando os recursos pecuniários da Caixa o permitissem; aluguer de casas de habitação higiénicas, por módica renda; fornecimento directo ou por intermédio de fornecedores, de géneros de consumo, pagáveis por desconto nos

¹²⁰ Nome primitivo do Ramal de Sernada do Vouga a Aveiro. CP – *Comunicação N.º 6/86*.

vencimentos ou salários; adiantamento de dinheiro a juro módico, na proporção dos vencimentos ou salários; abono de subsídios durante os impedimentos temporários por doença, e ainda quando os agentes estivessem em circunstâncias precárias; subsídio para assegurar funeral decente aos agentes falecidos.

Conclusão

A segurança social ferroviária surgiu numa altura em que o Estado pouca importância dava à protecção dos trabalhadores. Foi com a implantação da República que a situação sofreu alguma alteração, nomeadamente com a publicação de leis gerais, de aplicação obrigatória pelas instituições privadas de solidariedade social (mutuárias e caixas de previdência), mas foi, sobretudo, com o Corporativismo que o Estado Novo criou as principais estruturas públicas de solidariedade social.

Ao longo dos tempos, quase as todas as caixas ferroviárias, tiveram dificuldades em assegurar as pensões de reforma devido ao facto de terem nos seus estatutos uma cláusula que fixava as jónias e quotas dos associados num limite superior relativamente baixo (normalmente correspondendo ao ordenado das chefias de base) e que, pelo efeito da inflação, rapidamente ficavam desactualizadas. Por sua vez, a pensão era calculada com base no vencimento que o associado tinha na altura em que requeria a reforma. Para agravar a situação, as chefias intermédias pagavam de acordo com a tabela e recebiam consideravelmente mais que os empregados de base.

Veja-se, a título de exemplo, a tabela constante de um artigo publicado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, N.º 1275 (Ano LIII) de Fevereiro de 1941, da responsabilidade de José Lucas Coelho dos Reis:

4.4 – Relação de Vencimentos, Quotas e Pensões nas Caixas da CP

Venci- mentos	Idade Adm.	Anos Cont.	1887		1908		1913		1927	
			Quota	Pensões	Quota	Pensões	Quota	Pensões	Quotas	Pensões
500\$00	20	30	3\$00	352\$00	3\$00	352\$00	6\$00	399\$75	25\$00	281\$25
600\$00	20	40	3\$00	477\$40	3\$00	352\$00	6\$00	407\$00	30\$00	495\$00
800\$00	20	30	3\$00	480\$70	3\$00	352\$00	6\$00	399\$75	40\$00	450\$00
1.000\$00	20	35	3\$00	698\$50	3\$00	494\$95	6\$00	586\$30	50\$00	693\$75
1.200\$00	20	45	3\$00	1.064\$80	3\$00	756\$25	6\$00	953\$75	60\$00	1.095\$00
1.500\$00	20	40	3\$00	1.180\$20	3\$00	838\$70	6\$00	1.074\$00	75\$00	1.237\$20

5 O ESTADO PROVIDÊNCIA E OS CAMINHOS DE FERRO

A acção social em Portugal começou, como vimos, pelas associações de socorros mútuos que se desenvolveram no início da segunda metade do século XIX. Pouco depois surgiram as caixas de socorros e caixas de pensões e reformas, numa clara manifestação de protecção patronal. «Antes de 1910, o Estado tinha um alcance muito limitado. Até mesmo os acidentes de trabalho na indústria eram apenas regulados pelo Código Civil¹²¹». Foi a partir da República que se começam a implementar leis sobre o trabalho e a segurança social. Mas foi sobretudo com o Corporativismo que o Estado se sobrepôs aos particulares em questões sociais.

Ao longo dos anos, e segundo as políticas definidas por cada Governo, as relações laborais e a segurança social sofreram sucessivas alterações, correspondendo à regulação, do trabalho e do emprego e englobando tanto normas gerais (acordos colectivos, regulamentos internos, leis, decretos, portarias, etc.) como regulamentos, estatutos ou compromissos particulares.

5.1 ORIGENS DO ESTADO PROVIDÊNCIA

Foi ainda no do século XIX que o Estado passou a exercer alguma acção na defesa dos direitos dos trabalhadores, nomeadamente com a publicação de leis nesse sentido. Assim, por Decreto de 14 de Agosto de 1889 (regulamentado por três Decretos de 19 de Março de 1891) foram criados os Tribunais de Árbitros Avindores que permitiam regular as relações laborais entre patrões e operários, naquilo que poderá dizer-se como tendo sido os antecessores dos actuais tribunais de trabalho.

No ano seguinte, por Decreto de 10 de Fevereiro de 1890, foi regulamentado o trabalho de menores e algumas normas de protecção na maternidade da mulher trabalhadora, ainda que restrito à indústria. Por sua vez, a jornada de oito horas de trabalho diário foi regulamentada por Decreto de 23 de Março de 1891, mas só para os manipuladores de tabacos. Este diploma representou a primeira intervenção legislativa sobre duração do período de trabalho.

As Associações profissionais, sociedades compostas por mais de vinte indivíduos, da mesma profissão ou profissões correlativas, tendo por fim o estudo e a defesa dos interesses económicos, industriais, comerciais ou agrícolas foram pela primeira vez

¹²¹Miriam Halpern Pereira (1999), «As Origens Históricas do Estado Providência: Perspectiva comparada». *Ler História* n.º 37, p. 46.

autorizadas e regulamentadas por Decreto de 9 de Maio de 1891, devendo adicionar-se a designação de associação de classe.

O direito à assistência pública foi consagrado, em Portugal, na Constituição de 1911, ano em que também foi criado, em 25 de Maio, o Fundo Nacional de Assistência e a Direcção-Geral de Saúde. Dois anos mais tarde, em 24 de Julho de 1913, foi promulgada a Lei n.º 83, que tornou eficaz o princípio da responsabilidade patronal dos acidentes de trabalho, é uma das melhores iniciativas da República de protecção às classes trabalhadoras. É baseada em legislação dos países socialmente mais avançados. Antes desta lei, a indemnização pelo acidente no trabalho em Portugal era apenas uma mera disposição expressa no artigo 2.398 do Código Civil.

Pela Lei n.º 494, de 16 de Março de 1916 foi criado, o Ministério do Trabalho e Previdência Social que abrangia toda acção governamental para os serviços dependentes do trabalho. Através do Decreto n.º 2.354, de Abril do mesmo ano, foi regulamentada a orgânica do Ministério em relação às relações laborais, higiene e segurança no trabalho segurança social.

Em 1919, pelo Decreto com força de lei N.º 5.636, de 10 de Maio, foi criado o seguro social obrigatório na doença. No preâmbulo da mesma, é dito: «O seguro social obrigatório na doença é uma das mais brilhantes conquistas do direito moderno, como medida eficaz de protecção às classes menos protegidas da fortuna e que dão o seu valioso concurso profissional para o desenvolvimento de todas as fontes de riqueza. A mutualidade livre, baseada nas instituições de carácter popular de socorros na doença tem entre nós a tradição de um século e representa os mais humanitários serviços à causa dos simples e dos humildes minorando muitas dores e infortúnios¹²²». No Decreto N.º 5.637, de 10 de Maio de 1919, os artigos 9º e seguintes, tratavam das indemnizações a pagar em caso de acidente. A quase totalidade dos sinistrados ficava a receber entre 1 e 2 escudos diários, o que, na altura, era uma pensão de miséria¹²³, o que levava ao frequente pedido de actualização por parte das associações de classe.

Após várias alterações orgânicas (1917, 1918, 1919, 1922, 1924 e 1925), o Ministério do Trabalho e Previdência Social foi extinto (Decreto n.º 11.267, de 25 de

¹²² SILVA, Clemente da – *A Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, Diplomas, Decisões e Anotações Posteriores*. Lisboa, [s.n.], 1954.

¹²³ A Lei N.º 1942, de 27 de Julho de 1936 melhorou as respectivas pensões por acidentes no trabalho.

Novembro de 1925), sendo os seus organismos e serviços integrados em diversos ministérios. A Direcção-Geral de Assistência passou para o Ministério do Interior.

Depois do golpe militar de 1926, as competências assistenciais do ISSOPG, passaram para o Ministério das Finanças (Decreto n.º 11.996, de 29 de Julho de 1926). Os Serviços de Saúde Pública, geridos pela Direcção-Geral de Saúde, foram reorganizados ainda nesse ano (Decreto n.º 12.477, de 12 de Outubro), acontecendo o mesmo no ano seguinte a todos os serviços de assistência (Decreto n.º 14 813, de 24 de Dezembro de 1927). Contrariamente ao decreto de 10 de Maio de 1919, a Ditadura Militar implantada em Portugal em 28 de Maio de 1926 determinou que apenas os patrões e os trabalhadores concorressem para a formação dos fundos necessários a estes organismos, nos termos que os estatutos expressamente estabelecessem.

Nos termos do artigo 41.º da Constituição Portuguesa de 1933, e pelo Estatuto do Trabalho Nacional (23 de Setembro de 1933) os trabalhadores eram afastados do processo, competindo ao Estado promover as instituições de solidariedade, Previdência, Cooperação e Mutualidade. Este Estatuto deixa a iniciativa e organização das Caixas e instituições de previdência ao cuidado dos organismos corporativos e define que «os patrões e os trabalhadores devem concorrer para a formação dos fundos necessários a estes organismos». Por sua vez, a Lei n.º 1.884, de 16 de Março de 1935, modificou toda a perspectiva da Segurança Social, que se vislumbrava em 1919.

Quanto ao abono de família, foi instituído pelo Decreto-Lei 32.192, de 13 de Agosto de 1942. Portugal tornava-se então o 11.º país do mundo a ter este tipo de protecção social, criando o Estado Novo um complemento ao salário, atribuído aos “chefes de família” de algumas profissões. Ou seja, ao salário-base de cada categoria profissional, pago directamente pela empresa, acrescia um complemento salarial, ou abono, por cada descendente, pago pela respectiva caixa. Mais tarde, o abono passou a ser atribuído também aos ascendentes. Ao criar o regime do abono de família, o governo pretendia salvaguardar a política de baixos salários e evitar as consequências de terem que ser as empresas a ajustar os salários em função dos encargos familiares dos seus trabalhadores. De notar que de início o abono era só atribuído ao “chefe de família”, excluindo a mulher trabalhadora. A situação foi corrigida em 1944.

Só eram contemplados com abono de família os trabalhadores do comércio, indústria e de outros organismos corporativos. Para além da existência de uma remuneração era preciso o beneficiário cumprir alguns requisitos, nomeadamente o

"bom comportamento moral e profissional". Pelo Decreto-Lei n.º 36.445 de 31 de Julho de 1947, que publicou os novos Estatutos da CP, foram integradas nesta (à excepção da “Sociedade Estoril”), todas as empresas ferroviárias. Mantiveram-se, contudo, as Caixas privativas de cada uma delas, para os trabalhadores ao serviço que optassem por elas; Os que entrassem, a partir de então, para as respectivas linhas seriam inscritos na *Caixa de 27* da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses – CP.

A fiscalização de todos os estabelecimentos privados e a intervenção em tudo o que dizia respeito à assistência pública foram atribuídas à Direcção-Geral de Assistência em 1931 (Decreto n.º 20 285, de 7 de Setembro), no mesmo ano em que foi regulada a repressão à mendicidade no espaço público (Decreto n.º 19 687, de 4 de Maio de 1931), também da competência do Ministério do Interior, que tutelava ainda as polícias¹²⁴».

O abono de família pode considerar-se como a modalidade mais significativa das chamadas prestações complementares ou familiares e tinha por objectivo, de acordo com o diploma que o instituiu (Decreto-Lei n.º 32.192 de 13 de Agosto de 1942), concorrer para a adopção do «calórico familiar». O direito ao abono aparecia, assim, referido ao trabalhador – e não ao menor – e relativo ao exercício de uma actividade subordinada.

Fazendo parte dos chamados benefícios imediatos, o abono de família era, de acordo com a Lei n.º 2115, concedido através das Caixas de Previdência e Abono de Família, e prescreviam se não forem requeridos ou recebidos no prazo de um ano a contar do primeiro dia do mês seguinte ao do evento, ou do último dia do mês em que fossem postos a pagamento, salvo o que determinava o art.º 11.º e seus parágrafos do Decreto com força de Lei n.º 18.381, de 24 de Maio de 1930, quanto ao pagamento de despesas orçamentais liquidadas pelo Estado.

Outra forma de protecção social era o seguro de Invalidez e velhice. O relatório que precede o Decreto com força de lei N.º 5.638, de 10 de Maio de 1919 contém a seguinte afirmação de princípios: «O seguro, obrigatório da invalidez e da velhice é a única forma até agora encontrada para combater eficazmente um dos maiores flagelos

¹²⁴ *Idem op. Cit.* Cf tb. entrada «Assistência social», de Carlos Farinha dos Santos, in *Dicionário da História de Portugal*, Fernando Rosas e José Maria Brandão de Brito (dir.), Lisboa, Círculo de Leitores, 1996, vol. 1, p. 71. Este autor realça o facto de que, com a passagem da Direcção-Geral da Assistência para o Ministério do Interior, saiu claramente reforçada a associação entre assistência, combate à mendicidade e manutenção da ordem.

da miséria social, representando ao mesmo tempo uma base de justiça, como compensação às classes trabalhadoras pelo seu aturado esforço, desenvolvimento na produção de todos os ramos da riqueza.

Na agricultura, comércio, indústrias fabris e mineiras e na pesca marítima empregam-se em Portugal dois milhões de indivíduos, que apenas encontram no salário que auferem uma remuneração que mal chega para o sustento e manutenção da vida. Se durante os períodos de robustez e vigor físico, na plenitude da mocidade, o salário de todos as indústrias e profissões, trabalhando com normalidade durante largos anos, não conseguiu vencer uma situação precária e humilde, deficientemente alimentado, modestamente vestido, e residindo em alojamentos sem conforto e sem higiene; se na época em que a sua actividade profissional mais lhe permite produzir, não consegue para si e sua família nenhum pecúlio que o coloque por algum tempo ao abrigo das dolorosas necessidades – graves infortúnios lhe estão reservados para os tenebrosos dias da invalidez e da velhice.

Nos países que ocupam os primeiros lugares na civilização tem-se procurado encontrar a melhor forma de minimizar a intensidade dos males que oprimem as populações laboriosas, pela assistência pública, recorrendo à mutualidade livre e à sua forma obrigatória».

5.2 A PREVIDÊNCIA SOCIAL NA ORGANIZAÇÃO CORPORATIVA

A Ditadura Militar não foi fértil em legislação social de carácter geral. O mesmo não pode dizer-se em relação aos caminhos-de-ferro: pelo Decreto n.º 12.103, de 05-08-1926 Portaria de 14-05-1927 – Juntas médicas aos ferroviários reformados, por médicos militares; Portaria de 15-10-1927 (semelhante à anterior); Decreto n.º 14.437, de 18-10-1927 – Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado; Decreto n.º 16.172, de 27-11-1928; Decreto n.º 16.242, de 17-12-1928 – Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado; Decreto n.º 16.667, de 27-03-1929 – Incorporação da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado na Caixa Geral de Aposentações; Decreto n.º 16.771, de 23-04-1929 – Suspensão da incorporação da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado na Caixa Geral de Aposentações; Decreto n.º 19.600, de 15-04-1931 – Direito dos contribuintes da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado de optarem, no prazo de 60 dias, pela inscrição na Caixa Geral de Aposentações; Decreto

n.º 17.073, de 05-07-1929 – Regulamento dos Serviços Sanitários das Empresas Ferroviárias, entre outros.

Foi sobretudo com o corporativismo que o Estado passou a ter maior intervenção na definição das relações laborais, e supervisionamento das instituições sociais e definindo a sua estruturação, limitando a acção sindical e a organização dos trabalhadores a um apertado controlo governamental, resultando daí uma total desvalorização da contratação colectiva do trabalho. Assumindo-se, em suma, como um verdadeiro «Estado Providência». Logo em 1931¹²⁵, o Decreto-Lei, n.º 19.281, de 29 de Janeiro, publica as – Disposições gerais sobre associações de socorros mútuos; logo de seguida Decreto-Lei n.º 20.944, de 27 de Fevereiro de 1932, impõe as normas dos regulamentos das associações de socorros mútuos.

«Os sistemas de assistência e de previdência social do Estado Novo surgiram depois de 1933, aproveitando certos elementos existentes do regime anterior, mas em ruptura ideológica com as concepções republicano-liberais de direito à assistência pública e de seguro social obrigatório, legislados mas não aplicados. (...) O Estado Novo criou, paralelamente ao sistema de assistência, um aparelho de previdência¹²⁶».

Em 1933, um dia antes de entrada em vigor da Constituição, e pelo Decreto n.º 22.428, de 10 de Abril, foi criado, junto da Presidência do Conselho, o lugar de Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, ficando sob a sua superintendência o Instituto de Seguros Sociais Obrigatórios e de Previdência Geral e, mais tarde, pelo Decreto n.º 23.053, de 23 de Setembro do mesmo ano, o Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, o qual se propunha «assegurar a execução das leis de protecção ao trabalho e as demais de carácter social».

Todo o sistema corporativo tinha por base a Constituição de 1933 (11-04) e os Decretos-Leis n.ºs 23.048 a 23.053 (Estatuto do Trabalho Nacional, Grémios Nacionais (da Indústria e da Lavoura), Sindicatos Nacionais, Casas do Povo, Casas dos Pescadores, Instituto Nacional do Trabalho e Previdência), todos publicados em 23 de Setembro de 1933. O Estado passava a controlar todas as estruturas sociais, incluindo os

¹²⁵ Se bem que o Corporativismo tivesse sido instituído pela Constituição de 1933, considera-se Estado Novo a partir do Acto Colonial de 1930.

¹²⁶ Irene Flunser Pimentel, «A Assistência Social e Familiar do Estado Novo nos Anos 30 e 40», *Análise Social*, vol. XXXIV (151-152), 1999 (2.º-3.º), 477-508.

sindicatos. Também a acção social das empresas foi sendo integrada na política social do Estado.

Sendo, aparentemente o Estatuto do Trabalho Nacional, matéria de âmbito sindical, na verdade o Art: 48.º é explícito: «A organização do trabalho abrange, em realização progressiva como as circunstâncias o forem permitindo, as caixas ou instituições de previdência tendentes a defender o trabalhador na doença, na invalidez e no desemprego involuntário, e também a garantir-lhe pensões de reforma.

A iniciativa e a organização das caixas e instituições de previdência incumbem aos organismos corporativos. Os patrões e os trabalhadores devem concorrer para a formação de fundos necessários a estes organismos, nos termos que o Estado estabelecer expressamente, ou sancionar quando da iniciativa dos interessados. A administração das caixas e fundos alimentados por contribuição comum pertence de direito a representantes de ambas as partes contribuintes».

A protecção às vítimas de acidentes de natureza profissional implicava responsabilidade para as entidades patronais (Art. 49.º). Estas contribuiriam monetariamente para assegurar ao trabalhador, ou ao respectivo sindicato, os meios de o pôr a coberto do risco profissional, mesmo que se tratasse de serviços em que não fosse legalmente atribuída aos patrões responsabilidade directa pelos desastres verificados.

Já antes, a 10 de Abril desse ano (1933), tinha sido criado, pelo Decreto n.º 22.428, junto da Presidência do Conselho, o cargo de Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, que superintendia o Instituto de Seguros Sociais Obrigatórios e de Previdência Geral e, mais tarde, pelo Decreto n.º 23.053, de 23 de Setembro do mesmo ano, o Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, o qual se propunha «assegurar a execução das leis de protecção ao trabalho e as demais de carácter social».

As associações de socorros mútuos e as caixas de previdência passaram a ser reguladas pela Lei n.º 1.884, de 16 de Março de 1935 e pelo Decreto n.º 28.321, de 27 de Dezembro de 1937. A partir de então, os estatutos destas instituições (mesmos das caixas privativas) tinham que estar de acordo com os referidos diplomas legais.

Para facilitar a compreensão das alterações impostas, apresento como exemplos alguns extractos do Regulamento da Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, aprovado em 1938 e que servirão de base às caixas ou associações de socorros ferroviárias A principal alteração era em relação às

«administração e fiscalização» da Caixa: «A gerência da Caixa será gratuita e confiada a uma Direcção e a um Conselho Geral que exercerão as suas funções por períodos renováveis de dois anos.

Tanto a Direcção como o Conselho Geral serão compostos de cinco membros, dos quais três representarão a Companhia e serão designados pelo seu Conselho de Administração e dois representarão os beneficiários inscritos na Caixa e serão designados entre eles na forma prescrita na lei.

O Presidente da Direcção será um dos representantes da Companhia e tanto ele como o Presidente do Conselho Geral serão da escolha do subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social. O Presidente da Direcção designará de entre os vogais um que há-de servir de Tesoureiro e outro que há-de servir de Secretário.

A cada membro Direcção e do Conselho Geral corresponderá um substituto, designado por forma idêntica à do efectivo e que entrará em exercício na falta ou impedimento deste. As atribuições da Direcção e do Conselho Geral, bem como dos respectivos Presidentes e do Tesoureiro e Secretário da Direcção são as que lhe são cometidas pelo Decreto n.º 28.321, de 27 de Dezembro de 1937. O Tesoureiro nunca poderá ter em Caixa quantia superior a Esc. 200\$00¹²⁷.

Salvo o que incumbe ao Tesoureiro e ao Secretário da Direcção, todo o demais serviço de expediente e de contabilidade, bem como o serviço de saúde, serão feitos por pessoal da Companhia, sem encargo para a Caixa¹²⁸».

O Instituto Nacional do Trabalho e Previdência foi reorganizado pelo Decreto-lei n.º 32.443, de 24 de Novembro de 1942, cujo Regulamento foi promulgado pelo Decreto-lei n.º 32.593, de 29 de Dezembro desse ano, com o nível de Direcção Geral, englobando, na 1.ª Repartição, os Grémios, os Sindicatos e as Casas do Povo. Foi

¹²⁷ Despacho esclarecedor do subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, de 22-05-1939: o Tesoureiro, em regra, não deverá ter em Caixa quantia superior a 200\$00, o que não impede que em determinadas datas exceda aquela importância a fim de estar habilitado a satisfazer pagamentos que não podem ser efectuados por meio de cheque, como acontece com a liquidação das pensões no princípio dos meses.

¹²⁸ O desconto de 14% previsto no Regulamento foi determinado “actuarialmente”, sendo todo absorvido pelas modalidades previdência de carácter actuarial.

A contribuição da Companhia a que se refere o art.º 42.º do Regulamento da Caixa também é absorvida pelos encargos actuais; portanto, a Caixa não pode suportar qualquer outro encargo que não seja propriamente o que resulta das modalidades de previdência. (Desp. Escl.) .

novamente reestruturado em 1948, pelo Decreto-lei n.º 37.244, de 27 de Dezembro de dando origem à Direcção Geral do Trabalho e Corporações, sob a tutela da Inspecção de Trabalho. Há ainda a ter em conta o importante Decreto-lei n.º 35.427 de 31 de Dezembro de 1945, que criou o Fundo de Socorro Social.

Em 1944, pela Lei n.º 1998, de 15 de Maio, foi aprovado o Estatuto da Assistência Social o qual se propunha «valer aos males e deficiências dos indivíduos, sobretudo pela melhoria das condições morais, económicas ou sanitárias dos seus agrupamentos naturais¹²⁹», cabendo-lhe «orientar, tutelar e favorecer» as iniciativas particulares ou «suscitar, promover e sustentar», ele próprio, obras de assistência, quando necessário.

Com a publicação deste Estatuto fixaram-se as bases gerais do seu regime jurídico; o presente diploma estabelece a orgânica dos serviços e proporciona os meios necessários à formação do pessoal encarregado de os executar. Competia ao ministro do Interior, através do Subsecretariado de Estado da Assistência Social, dirigir a política da assistência, definindo as suas directrizes e planos gerais, e, bem assim, orientar, tutelar e inspecionar os organismos instituições que se destinassem a prestá-la, quer tivessem carácter oficial, quer fossem de natureza particular.

Pelo Decreto-Lei n.º 35.108, de 7 de Novembro de 1945, foram reorganizados os serviços da assistência social, correspondendo esta reforma à necessidade de reajustar a orgânica dos serviços aos princípios que foram definidos no Estatuto da Assistência Social, de forma a ser obtida a harmonia do conjunto.

Eram órgãos superiores da assistência: o Conselho Superior de Higiene e Assistência Social, as Direcções-Gerais de Saúde e da Assistência e a Inspeção da Assistência Social. Mas, para esta dissertação interessa sobretudo a Direcção-Geral da Assistência a quem competia «fomentar, dirigir e coordenar a acção das instituições de assistência oficiais e particulares». De acordo com o Art. 24.º, incumbia especialmente a esta Direcção-Geral: proceder a estudos e inquéritos destinados ao conhecimento das necessidades gerais ou regionais de assistência e promover a realização de planos que visem a satisfazê-las; fomentar as iniciativas particulares e promover a criação das instituições que se tornem indispensáveis; exercer a tutela administrativa das

¹²⁹ Pimentel, Irene Flunser, «A Assistência Social e Familiar do Estado Novo nos Anos 30 e 40», ob. Cit.

Instituições particulares de assistência e submeter à aprovação do ministro do Interior os estatutos das instituições de assistência.

Competia à Direcção-Geral de Saúde adoptar as medidas profilácticas e terapêuticas indispensáveis à defesa e protecção da saúde, à melhoria das condições fisiológicas da população e, bem assim, à prevenção e ao combate das doenças endémicas e epidémicas. Incumbia especialmente à Direcção-Geral: cumprir e fazer cumprir as leis, tratados e convenções sanitárias; elaborar e executar planos de acção sanitária; estabelecer normas para a construção, ampliação e modificação dos hospitais, sanatórios e outros estabelecimentos destinados ao tratamento das doenças e verificar a ampliação das mesmas; autorizar a abertura de novos hospitais, casas de saúde e dispensários, prestando às respectivas direcções a assistência técnica julgada conveniente; fiscalizar o funcionamento sanitário dos hospitais e mais estabelecimentos destinados ao tratamento das doenças e à assistência médico-social; colaborar com o Instituto Nacional do Trabalho e Previdência no estudo dos problemas higiene no trabalho e dos meios preventivos dos acidentes do trabalho e das doenças profissionais, etc.

A Lei n.º 2005, de 14 de Março de 1945, destinada a estabelecer os princípios da reorganização industrial dispunha, na base XV, o seguinte: «O pessoal das fábricas que cessarem a laboração por efeito da reorganização industrial será dividido em três grupos: Os inválidos terão direito a pensões de reforma ou invalidez, pagas pelas respectiva caixas de previdência, e, na falta ou insuficiência dessas pensões, ser-lhes-á prestada assistência adequada; os indispensáveis ao trabalho serão admitidos nas empresas reorganizadas, e os demais serão colocados nas indústrias a que se refere a primeira parte desta lei, devendo ser-lhes atribuído um subsídio temporário de desemprego, obtido por contribuição das empresas».

Mais tarde, o Decreto-Lei n.º 44.506, de 10 de Agosto de 1962, sobre o mesmo tema (reorganização industrial) diria, nomeadamente: Artigo 1.º Os subsídios e pensões a conceder, nos termos da base XV da Lei 2005, de 14 de Março de 1945, ao pessoal dispensado em consequência da reorganização industrial serão determinados nos termos do presente diploma, tidas em conta para cada caso as possibilidades financeiras existentes.

De harmonia com o disposto no artigo 440.º do Código Administrativo, as associações de beneficência careciam, para se constituírem, de autorização do

Ministério do Interior, que ouviria o governador civil e, quando a concedesse, condicioná-la-ia por forma a garantir a cooperação com a Misericórdia local e a acção comum de todas as iniciativas de assistência do concelho. Os estatutos das referidas associações eram aprovados pelos governadores civis, salvo os das Misericórdias, que careciam de aprovação do Governo.

Havia vantagem em submeter à aprovação da mesma entidade os estatutos, compromissos e regulamentos das pessoas colectivas de utilidade pública administrativa, e por isso se estabelece que os mesmos sejam aprovados pelo ministro do Interior. Igualmente se atribuía ao Ministro do Interior competência para suspender ou afastar definitivamente das suas funções as mesas e direcções que não cumprissem o preceituado neste diploma e nos respectivos estatutos ou compromissos, e, bem assim, a de nomear, em sua substituição, comissões administrativas com a mesma competência das mesas ou direcções eleitas.

Como vimos, as instituições particulares de assistência regulavam-se compromissos ou regulamentos aprovados pelo ministro do Interior, ouvido o governador civil do distrito ou distritos em que se proponham exercer a sua acção, e sob parecer da Direcção-Geral da Assistência, salvo o disposto no título 9.º, parte I, do Código Administrativo. As instituições a que se refere o artigo anterior devem exercer a sua acção em estreita colaboração com as Misericórdias e de harmonia com as directrizes das comissões de assistência.

Sempre que o ministro do Interior entendesse dever usar da faculdade que lhe conferia o Decreto-Lei n.º 31.666, de 22 de Novembro de 1941, a instituição que resultasse da concentração ou transformação ficaria, para com terceiros, com todos os direitos e obrigações das instituições suprimidas, concentradas ou transformadas.

As instituições de assistência não poderão gastar em remunerações e outras despesas com o pessoal importância, superior a 30 por cento das suas receitas. Nas instituições que exerçam várias modalidades de assistência poderá qualquer delas ser extinta, desde que se verifiquem vantagens de ordem assistencial, mediante a reforma dos respectivos estatutos.

5.3 O ESTADO PROVIDÊNCIA E OS CAMINHOS-DE-FERRO

A República fora um período socialmente agitado para os ferroviários. Na procura de melhores condições de vida e de trabalho, as greves sucederam-se, sendo raro o ano em que não houve pelo menos uma. Apesar das reivindicações não serem especificamente nesse sentido, foi neste período que se iniciou a política social do Estado nos caminhos-de-ferro, intensificada durante a ditadura militar com a implementação dos principais equipamentos sociais.

As companhias ferroviárias, incluindo os caminhos-de-ferro do Estado, que tinham criado as suas estruturas de apoio social, nomeadamente as caixas, que começaram por se chamar de socorros, depois de reformas e pensões (ou pensões e reformas) acabando por se chamar caixas de previdência, tinham agora de se sujeitar às leis e organismos estatais.

Com a Ditadura Militar “serenaram” os ânimos e terminaram as greves. Contudo, as companhias ferroviárias, com apoio do estado, continuaram com a construção de alguns equipamentos sociais, tais como bairros armazéns de víveres dispensários e outros. A tal não foi estranho o facto de haver uma grande convergência entre os militares e os caminhos-de-ferro. Por exemplo, o Entroncamento era simultaneamente o maior centro ferroviário e a maior concentração de instalações militares do país¹³⁰. Vejamos algumas: O Estado Novo, por sua vez exerceu uma política de controlo total da segurança social ferroviária, incluindo as relações entre as companhias ferroviárias e as respectivas caixas. Em 1953 por portaria do Ministério das Corporações, foi introduzida na regulamentação de trabalho alteração que elevava para 6% a contribuição das empresas ferroviárias para a Caixa de Abonos de Família dos Ferroviários Portugueses. A referida portaria entrou em vigor em 1 de Janeiro de 1954¹³¹.

Do mesmo âmbito, foi publicado no Diário do Governo, n.º 5, II Série, de 7 de Janeiro de 1954, o seguinte: «Nos termos do disposto nos artigos 25.º e 33.º do Estatuto aprovado pelo Decreto n.º 21.400, de 8 de Junho de 1932, nomeio para exercerem os

¹³⁰ Instalações militares no Entroncamento: Batalhão de Sapadores do Caminho-de-ferro (1918); Depósito de Material de Guerra (1919); Sucursal da Manutenção Militar (1919); Oficinas do Parque Automóvel Militar (1919); 7º Grupo de Companhias de Administração Militar (1919) e, por fim, a Estação Radiotelegráfica (1928).

¹³¹ *Gazeta dos Caminhos-de-ferro*, n.º 1587, 66º ano, Fev-1954.

cargos abaixo indicados da Previdência dos Ferroviários Portugueses no ano de 1954 os seguintes funcionários:» (seguia-se a lista dos corpos de gerentes).

Em 1 de Agosto de 1950, pelo Decreto-lei n.º 37.909, foi extinto o Subsecretariado de Estado das Corporações e Previdência Social e criado o Ministério das Corporações e Previdência Social, transitando para este todos os Serviços dependentes daquele Subsecretariado.

Por este Ministério, foi publicada uma portaria que mandava introduzir na regulamentação das condições de trabalho do pessoal ao serviço das companhias ferroviárias, as seguintes alterações: «É elevada para 6% a contribuição das empresas ferroviárias para a Caixa de Abonos de Família dos Ferroviários Portugueses. As disposições da presente portaria entrarão em vigor em 1 de Janeiro de 1954¹³²». Neste ano seria ainda aprovado o Modelo Geral de Regulamento das Caixas Sindicais de Previdência e das Caixas de Reforma ou de Previdência, publicado no Diário do Governo n.º 136, II série, de 9 de Junho de 1954.

Apesar dos condicionalismos, a partir dos anos cinquenta, assistiu-se a um incremento da negociação colectiva, que se traduziu na celebração de um número significativo de acordos colectivos de trabalho e na diminuição do número de despachos de regulamentação do trabalho, que constituíam, então, a forma corrente.

Em 1955, ano do centenário do arranque definitivo dos caminhos-de-ferro em Portugal, ocorreram dois factos importantes, em termos sociais, para os ferroviários: a criação da Caixa de Previdência dos Ferroviários, já tratada em ponto próprio, e o Acordo Colectivo de Trabalho, entre a CP e os sindicatos nacionais, que marcou o início da «contratação colectiva» ferroviária.

5.3.1 Caixa de Abono de Família dos Ferroviários (1943)

Por alvará do subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, de 30 de Setembro de 1943, foi aprovado o Regulamento da Caixa de Abono de Família dos Ferroviários, que constava de 10 capítulos e 50 artigos e estava de harmonia com o Decreto 25.935, de 12 de Outubro de 1935, e com o Decreto-lei n.º 32.192, de 13 de Agosto de 1942, abrangia obrigatoriamente todo o pessoal ao serviço das empresas que exploravam caminhos-de-ferro e tinha a sua sede em Lisboa. Regia-se pelo regulamento e pelas disposições legais aplicáveis.

¹³² *Gazeta dos Caminhos-de-ferro*, LXVI ano, N.º 1587, Fev-1954.

A Caixa tinha por fim conceder e pagar abonos de família aos sócios efectivos que se encontrassem nas condições previstas na lei. Eram sócios efectivos, os empregados e assalariados ao serviço de cada uma das empresas; as empresas eram consideradas sócios contribuintes.

Os sócios efectivos concorriam com 1% dos seus vencimentos ou salários normais, excluindo, quaisquer outros honorários ou abonos eventuais, e os sócios contribuintes com 4% dos vencimentos ou salários sobre os quais incidisse a contribuição dos respectivos sócios efectivos. As contribuições fixadas neste artigo podiam ser modificadas pelo subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, com acordo do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, a pedido da Direcção ou por proposta dos serviços competentes de I N. T. P.

Eram deveres e direitos de cada uma das empresas, e separadamente na parte que a cada uma respeitar, além dos mais que resultassem da Lei: Cumprir todas as disposições regulamentares; Promover a exacta elaboração das folhas de pagamento; Comunicar à direcção da Caixa todas as irregularidades de que tivesse conhecimento e que pudessem prejudicar a Caixa ou os sócios e a data em que os seus empregados ou assalariados inscritos na Caixa deixassem de estar ao seu serviço; Prestar à Direcção todas as informações relativas ao serviço da Caixa e que ela lhe solicitasse.

Eram deveres e direitos dos sócios efectivos, além dos mais que resultassem da lei: Cumprir todas as disposições regulamentares e determinações da Direcção; Ser rigorosamente verdadeiro nas suas declarações e requerimentos; Comunicar às repartições da empresa encarregadas do serviço respectivo qualquer omissão no que respeitasse aos descontos nos vencimentos ou salários previstos no regulamento, bem como todas as irregularidades de que tivessem conhecimento e que pudessem prejudicar a Caixa ou os sócios.

Tinham direito a abono de família o sócio que reunisse os seguintes requisitos: Ser chefe de família com pessoas a seu cargo, nas condições estabelecidas no regulamento; Trabalhar na respectiva empresa mediante remuneração; Ter nacionalidade portuguesa; Residir em território nacional; Ter bom comportamento moral e profissional; Ter a quotização em dia.

Constituíam receitas da Caixa: as quantias pagas pelos sócios, efectivos e contribuintes; as contribuições do Fundo Nacional do Abono de Família; o rendimento

dos fundos da Caixa; os donativos, subvenções, legados, heranças ou quaisquer outras receitas que designadamente lhe fossem atribuídas.

A Caixa gozava das seguintes regalias: Isenção de imposto do selo no regulamento e no alvará de constituição, nos livros de escrituração, nos recibos de quotização dos inscritos e nos passados pelos trabalhadores, nas reclamações e recursos sobre assunto de seu interesse e nos documentos com que os instruírem; Isenção de custas e selos nos processos judiciais, administrativos ou fiscais em que fosse interessada; Isenção de Sisa e impostos sobre sucessões e doações pela aquisição, por qualquer título, de bens que se destinem às suas instalações ou para directa realização dos seus fins, dependendo, porém, esta isenção de despacho do Ministro das Finanças, depois de ouvido o subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social.

Gozava ainda de isenção de contribuição industrial e imposto sobre aplicação de capitais (secção B do decreto n.º 8.719, de 12 de Março de 1933) e do imposto a que se referia o artigo 59.º da Lei n.º 1933, de 13 de Fevereiro de 1936, quanto aos títulos, averbados ao Fundo de reserva permanente.

Podia adquirir, a título gratuito ou oneroso, prédios urbanos ou terrenos para edificação dos mesmos, destinados às suas instalações ou para directa realização dos seus fins e, com prévia autorização do subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, legados ou heranças a benefício de inventário.

A administração da Caixa incumbia a uma direcção, composta por um Presidente, que terá um substituto, e por dois vogais efectivos, que terão os seus suplentes, todos designados de dois em dois anos. O Presidente e o seu substituto eram escolhidos pelo subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social dentro de uma lista tríplice elaborada de comum acordo pelas Empresas e para cada um desses cargos.

Um dos vogais efectivos e seu suplente seriam nomeados pelas empresas também por acordo entre elas. O outro vogal efectivo e respectivo suplente seriam designados pelas direcções dos sindicatos ferroviários de entre os seus filiados inscritos na Caixa. Um dos vogais desempenhava as funções de Secretário, para o que seria designado em reunião da direcção. A nomeação dos vogais da direcção teria de ser sancionada pelo subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, nos termos do § 5.º do artigo 15.º do Decreto-lei n.º 23.050, de 23 de Setembro de 1933.

A designação dos membros da direcção da Caixa era feita de 1 a 15 de Dezembro do ano anterior aquele em que houverem de exercer as suas funções. Na falta de

designação dos vogais da direcção, no prazo definido, seriam nomeados pelo subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social.

Competia à Direcção, entre outras coisas: Remeter ao I.N.T.P. e à Comissão administrativa do Fundo Nacional do Abono de Família os balancetes trimestrais da Caixa; Dar conhecimento ao I. N. T. P. de quaisquer regulamentos internos que viessem a elaborar, os quais narro deveriam conter disposições contrárias ao regulamento ou à legislação vigente, podendo a todo o tempo o subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social ordenar que estes fossem revistos. Elaborar até ao fim de Fevereiro de cada ano, um relatório circunstanciado da gerência anterior, devidamente discriminado, e enviar até ao fim de Abril seguinte, exemplares desse relatório, contas e balanços, tudo referido a 31 de Dezembro do ano anterior, ao I. N. T. P., à Comissão administrativa do Fundo Nacional do Abono de Família e a cada uma das empresas. O referido relatório deveria conter: o balanço referido a 31 de Dezembro; a conta da gerência da Caixa; mapas estatísticos, conforme modelos elaborados pelo I. N. T. P.

5.1 - Beneficiários do abono de família em 1944¹³³

Empresas	Sócios efectivos	Beneficiários
C.P	29.536	25.140
Beira Alta	1.798	1.698
Sociedade Estoril	607	509
Companhia Nacional	1.295	1.247
Norte de Portugal	747	1.037
Vale do Vouga	633	804

5.3.2 Caixa de Previdência dos Ferroviários (1955)

Em 1 de Julho 1955 foi criada a Caixa de Previdência dos Ferroviários, que englobou todas as caixas de pensões e reformas, então existentes. Esta instituição assegurava a todos os inscritos os benefícios já atribuídos por cada um dos sistemas. Por outro lado, estendia a todos os ferroviários a protecção da previdência na invalidez, velhice e morte, visto que na altura cerca de quatro mil trabalhadores estavam excluídos do seguro social; Estabelecia a retroactividade de direitos a todos os beneficiários que até então tinham regalias inferiores às protagonizadas pelos sistema geral a adoptar; Permitia a

¹³³ Mendes, António Reinaldo (2009) *História do Caminho de Ferro: Vida de um Ferroviário*. Lisboa: Plátano Editora.

possibilidade de contagem do tempo decorrido para os trabalhadores que passaram a ser abrangidos pela previdência; Conferia aos futuros trabalhadores as garantias normais do seguro social; Concedia abonos de família aos filhos de todo o pessoal, incluindo o eventual, continuando a cargo da Companhia a prestação dos benefícios de seguro na doença ou assistência médica, assim como o respectivo subsídio.

6 CONCLUSÃO

Entre 1834 e 1851, o país conheceu um período de grande instabilidade, política e social, com relativa estagnação das forças produtivas. A situação financeira do Estado, já catastrófica no final do Antigo Regime, foi agravada com as lutas liberais que destruíram as antigas fontes de receita – o comércio marítimo – sem que tivesse sido criado um sistema alternativo e coerente de impostos. É certo que em 1843 se tinha instituído a Décima de Repartição, mas, como esta tinha por base o comércio, e este era reduzido, o imposto não resultou. As dificuldades do Estado eram agravadas pelos juros da dívida pagos no estrangeiro. A balança financeira era deficitária, o que agravava a situação depressiva da economia, impossibilitando a mobilização dos avultados capitais necessários à construção dos caminhos-de-ferro.

Foi neste ambiente de incerteza que em 1853 arrancou definitivamente a construção da ferrovia em Portugal, cujo desenvolvimento está indissociavelmente ligado à dependência económica externa do país, repousando na entrada de capitais estrangeiros para a construção e exploração de linhas.

Com os caminhos-de-ferro surgiu um novo sector de actividade, denominado ferroviário, cujo termo também se aplicava (e aplica) ao pessoal que nele trabalha. As condições de vida e de trabalho dos ferroviários, tal com nos demais sectores da indústria, na segunda metade do século XIX, eram duras e mal remuneradas, com a agravante de quem não trabalhasse, por motivos de doença, acidente ou velhice, não recebia (o já de si magro) vencimento ou salário.

Tal situação levou a que os trabalhadores sentissem vontade de aderir ao movimento associativo, então emergente, o que, a princípio, não foi fácil devido à dispersão de categorias e locais de trabalho. Contudo, as associações mutuárias viriam a ter grande expressão, principalmente no Barreiro, o maior centro ferroviário a sul do Tejo. No final da Monarquia existiam já oito associações de cariz mutuário, sendo quatro no Barreiro, duas em Lisboa e uma no Porto, de âmbito local, e ainda uma em Lisboa de âmbito nacional.

Também as empresas ferroviárias, mais por interesse próprio do que filantropia, se viram na necessidade de criar os seus sistemas privativos de segurança social, na medida em que utilizavam pessoal especializado, que não era fácil substituir, em caso de morte ou doença prolongada dos trabalhadores. Em 1910 já todas as empresas ferroviárias tinham instituído as suas caixas de aposentações e socorros.

Por vezes, a mesma empresa tinha várias caixas a funcionar em simultâneo, porque ao criar uma nova os trabalhadores ficavam com direito de opção, preferindo normalmente, ficar naquela onde estavam inseridos.

Tal situação verificou-se principalmente na CRCFP onde em 1872 foi instituída a *Caixa de Socorros* à qual foi acrescentada, em 1877, a função e o título de Reformas; em 1887 foi criada a Caixa de Reformas e Pensões, tendo a anterior regressado à designação de Socorros. Desta foram criadas novas versões em 1908 e 1913, permanecendo as anteriores. Em 1927 a Companhia pretendeu resolver a situação, criando uma nova (Caixa de Pensões e Reformas) que juntasse todas as outras mas sem efeito, porque os associados não aderiram à iniciativa. Para piorar a situação, nesse ano a CP tomou por arrendamento os CFE, e a respectiva Caixa. Só quem entrasse depois dessa data, ingressava automaticamente na Caixa de 27. Tudo se repetiu com a unificação de toda a rede ferroviária (à excepção da Linha de Cascais), em 1947.

Inicialmente os associados não tinham muitos benefícios, mas não pagavam qualquer jónia ou quota, sendo os fundos da Caixa, provenientes de donativos e de receita eventual das empresas, tais como: bilhetes de gare; bilhetes de trânsito a pé na linha; bilhetes de residência; percentagem sobre a receita dos prémios de seguro; percentagem da receita das balanças automáticas e receita dos passes de imprensa; multas ou descontos aplicados ao pessoal por motivo disciplinar, percentagem nas vendas nos armazéns de víveres, etc. Com o aumento das regalias aumentaram também os encargos para os trabalhadores e para as empresas.

Pelo Decreto-Lei n.º 40.262, de 29 de Julho de 1955 todas as Caixas ferroviárias foram englobadas na Caixa de Previdência dos Ferroviários que, nos termos do artigo 1.º assegurava a protecção obrigatória na invalidez, velhice e morte a todo o pessoal com carácter permanente ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com base em condicionalismo idêntico ao já estabelecido para o seguro de invalidez, velhice e morte dos trabalhadores do comércio, indústria e serviços, excluindo o pessoal eventual ou adventício, que apenas beneficiava do abono de família.

Com a unificação de todas caixas ferroviárias (incluindo a da Sociedade «Estoril») termina esta Dissertação a qual pretendeu trazer ao conhecimento público a dimensão e vitalidade do Associativismo Social Ferroviário.

1. Fontes de Arquivo

Arquivo Histórico da CP

- Actas do Conselho de Administração, 1860-1866*, CRCFP, Fundo CP (Livro 1).
- Actas do Conselho de Administração, 1866-1870*, CRCFP, Fundo CP (Livro 2).
- Actas do Conselho de Administração, 1870-1872*, CRCFP, Fundo CP (Livro 3).
- Caixa de Aposentações e Socorros do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga*, Regulamento de 1-01-1924, Fundo CP-119
- Caixa de Aposentações dos Agentes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta*, Regulamento de 26-11-1931, Fundo CP-119.
- Caixa de Invalidez do Pessoal Contratado da CP*, Regulamento de 1-10-1930.
- Caixa de Pensões de Reformas*, Regulamento de 1-01-1927, Fundo CP-119.
- Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal*, Regulamento de 15-10-1938, Fundo CP-119.
- Caixa Privativa do Pessoal das Oficinas da CP*, Regulamento de 1-10-1930, Fundo CP-119.
- Caixa de Reformas e Pensões* da CRCFP, Proj. Regulamento, Maio de 1913, Fundo CP-119.
- Caixa de Reformas e Pensões* da CRCFP, Regulamento de 26-05-1887.
- Caixa de Reformas e Pensões* da CRCFP, Regulamento de 31-12-1908.
- Caixa de Socorros e Aposentações dos Empregados da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal*, Estatutos de 27-03-1930, Fundo CP-119.
- Caminhos de Ferro Portugueses, EP, *Comunicação N.º 6/86* (Data da Abertura à Exploração Pública das Linhas e Ramais), Lisboa, 1986, CP – Serviço de Estudos de Transportes
- Extracto da acta n.º 103 da sessão do Conselho de Administração*, CRCFP (Reformas de Operários), 24-12-1902, Fundo CP.
- Extracto da Acta n.º 263 da sessão da Comissão Executiva*, CRCFP (Reformas aos 15 anos de serviço), 22-03-1900, Fundo CP.
- Extracto da acta n.º 354 da sessão da Comissão Executiva*, CRCFP (Norma para a reforma de maquinistas, fogueiros, condutores e guarda-freios), 15-05-1902, Fundo CP.
- Legislação Sobre Caminhos-de-ferro: Compilação e Índice Remissivo* (anos de: 1904, 1905 e 1906), organizados por Amílcar de Barros Queiroz, Lisboa, Fundo CP.
- Montepio Ferroviário – Associação de Socorros Mútuos do Pessoal Empregado nos Caminhos-de-ferro de Portugal e suas Famílias*, Relatório da Comissão e Ante-projecto de Estatutos, 25-06-1930, Fundo CP.
- Ordem da Direcção n.º 11* (1.ª série), CRCFP, 23-08-1872, (Armazéns de Víveres), Fundo CP, Livro 1, cx 389.
- Ordem da Direcção n.º 12* (1.ª série), CRCFP, 18-09-1872 (*Caixa de Socorros*), Fundo CP, Livro 1, cx 389.
- Ordem da Direcção n.º 28* (1.ª série), CRCFP, 25-01-1877 (*Caixa de Reformas*), Fundo CP, Livro 1, cx 389.
- Ordem da Direcção n.º 30*, (1.ª série), CRCFP, 01-01-1883, (*Escola Camões*), Fundo CP, Livro 1, cx 389.

Ordem Geral da Direcção n.º 35, CRCFP, 28-01-1898, (Encarregado do Serviço da Caixa de Socorros e Reformas), Fundo CP, Livro 1, cx 390.

Ordem da Direcção Geral n.º 104, CCFP-CP, 12-06-1914, (Caixa de Reformas e Pensões de 1913, Comissões de Reforma da Comissão Administrativa), Fundo CP, Livro 1, cx 390.

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 112, CCFP-CP, 15-07-1931 (*Caixa de Auxílio na Invalidez*), Fundo CP, Livro 2, cx 390.

Previdência do Ferroviário Português, Regulamento de 18-10-1944, Despacho do Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social de 6-11-1944.

Previdência do Ferroviário Reformado, Porto – Regulamento de 8-02-1941, Despacho do Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social de 10-07-1941.

Previdência do Ferroviário Reformado – Caixa de Auxílio, Porto, Regulamento de 6-11-1944, Despacho do Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, 10-07-1941.

Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas

Associação dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses (Associação de classe e de socorros mútuos), Estatutos de 14-12-1887, Regulamento, Acta da Assembleia, Decreto n.º 268, de 24-11-1890, DGCI, RCI, 1-S, Mutualismo.

Associação Humanitária do Pessoal dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, Estatutos de 18-06-1872, DGCI, RCI, 1-S, Mutualismo.

Associação dos Operários das Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste de Portugal, sede em Lisboa – Alvará de 07-01-1889 DGCI, RCI, 1-S, Mutualismo (MOPTC).

Associação de Socorros Mútuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Documentos, DGCI, RCI, 1-S, Mutualismo.

Caixa de Socorros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Estatutos de 18-12-1883 DGCI, RCI, 1-S, Mutualismo.

2. Fontes Publicadas e Bibliografia

- ALEGRIA, Maria Fernanda – *Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910): As Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese dout. Geografia Humana, FL-UL, 1987.
- ALMEIDA, Ana Margarida Nunes de – *A Fábrica e a Família: Famílias Operárias do Barreiro*. Barreiro, Câmara Municipal, 1993. 311pp. ISBN: 972-95121-9-1. Tese doutor. Sociologia, ISCTE-IUL, 1990.
- ARAÚJO, César, FERREIRA, Silva, TEOTÓNIO, Gonçalves – *Colecção de Legislação Corporativa do Trabalho e Previdência Social: III Volume – Legislação da Previdência Social*. Lisboa, Petrony, 1969, (3 vol.) 407 p.
- ASSISTÊNCIA SOCIAL. República Portuguesa. Lisboa, Imprensa Nacional, 1970.
- Associação de Classe dos Empregados da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta*, Estatutos, Alvará de 28-06-1923, D.G. n.º 152, 2.ª série, de 3-07-1923.
- ASSOCIAÇÕES DE SOCORROS MÚTUOS, Estatutos aprovados em 1880-1893 e 1898. [s.n.].
- ASSOCIAÇÕES DE SOCORROS MÚTUOS (Relação das) *Existentes no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes*, Referencia a 31 de Dezembro de 1903, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904.
- ASSOCIAÇÕES DE SOCORROS MÚTUOS (Organização das), *Tribunais Arbitrais das Mesmas Associações*, Direcção-geral do Comércio e Indústria. Lisboa, Imprensa Nacional, 1906.
- ASSOCIAÇÕES MUTUALISTAS: *Associações de Socorros Mútuos, Caixas Económicas, Caixas de Reforma e de Pensões* (ed. oficial), Lisboa, Imprensa Nacional, 1932.
- BOURGEOIS, Catherine – *L'attribution des Longements Sociaux: Politique publique et jeux des Auteurs Locaux*. Pref. Catherine Grémion. Paris: L'Harmattan, 1996, 286 p.
- Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses*, Regulamento de 30-09-1943, publ. Boletim do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, Ano X, N.º 21 de 15-11-1943.
- Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado*, Regulamento, Decreto de 31 de Janeiro de 1901. Lisboa, Imprensa Nacional, 1901. 24 p.
- Caixa de Aposentações e Socorros dos Empregados da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro* – Regulamento – Alvará de 16-01-1935, D.G. n.º 17, II série, de 21-01-1935.
- Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade "Estoril* – Regulamento – aprovado por despacho ministerial de 25 de Abril de 1933
- Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado*, Relatórios e Contas das gerências, Lisboa (de 1902 a 1948), Tipografia dos Caminhos de Ferro do Estado.
- Caixa de Reformas e Pensões dos CFE* – Regulamento – Decreto n.º 14.437, de 18 de Outubro de 1927, publ. D.G. n.º 230, 1.ª série, de 18 de Outubro de 1927.
- Caixa de Reformas e Pensões dos CFE* – Regulamento – Decreto n.º 16.242, de 17 de Dezembro de 1928, publ. D.G. n.º 290, 1.ª série, de 17 de Dezembro de 1928.
- Caixas Sindicais de Previdência e Caixas de Reforma ou Previdência* (Modelo Geral de Regulamento das). Publ. D.G. N.º 136, 2ª série, de 9 de Junho de 1954.
- Caminhos de Ferro do Estado, Direcção do Sul e Sueste, *Ordens da Direcção*, (1920) [s.l.:CFE] IMTT/AHTT
- COLAÇO, Branca de Gonta – *Memórias da Marquesa de Rio Maior: Bemposta-Subserra*. Pref. Maria Filomena Mónica. Lisboa: Parceria A. M. P., 2005.

- DRUMMOND, Diane K. – *KREWE: Railway Town, Company and People, 1840-1914*. Aldershot: Scolar Press, 1994.
- FERREIRA, Carlos Manuel Barbosa – *Os Trabalhadores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses no Entroncamento 1860-1910*. Lisboa, 2006 [Texto policopiado] Tese Mestr. História Regional e Local, Inst. Alexandre Herculano, Fac. Direito, Univ. Lisboa.
- FINO, Gaspar – *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro*, vol. 1 Lisboa, 1883, Imprensa Nacional,
- GOODOLPHIM, José da Costa – *A Associação: História e Desenvolvimento das Associações Portuguesas*. Lisboa, Typographia Universal, 1876, 171 p.
- GOODOLPHIM, José da Costa – *A Previdência: Associações de Socorro Mútuo, Cooperativas, Caixas de Pensões e Reformas, Caixas Económicas*. Prefácio de M. V. de Armelim Júnior. Lisboa, Sociedade de Geografia, 1889. 189 p.
- GOODOLPHIM, José da Costa – *Les institutions de Prévoyance du Portugal*. Lisbonne, Société de Geographie de Lisbonne, 1883.15 p.
- Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro*, Coordenada pelo Chefe da Repartição do Pessoal do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Gaspar Cândido da Graça Corrêa. Lisboa, Imprensa Nacional, 1903
- LOPES, Maria Madalena – *Entroncamento: O Caminho-de-ferro, Factor de Povoamento e de Urbanização*. Publ. Boletim de Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Coimbra, 1952. Reedit. Câmara Municipal do Entroncamento, Pref. de Manuel Viegas Tavares.1996, 2ª Ed. 64 p.
- MARQUES, Maria Margarida – *Realojamento no Concelho de Oeiras: Um Estudo Sociológico*. Oeiras, Câmara Municipal, 2002. (Cadernos Técnicos de Habitação; 1).
- MARTINS, Alexandre Miguel Cotovio – *Paternalismo Patronal e Habitação Operária: O Caso da Companhia União Fabril do Barreiro*. Tese de Mestrado em Cidades, Território e Requalificação. Lisboa, ISCTE-IUL, 2002.
- MARTINS, João Paulo do Rosário – *Cottinelli Telmo (1897-1948): A Obra do Arquitecto*. Lisboa: FCSH-UNL, 2v, 1995. Tese Mestr. História da Arte Contemporânea.
- MATOS, Ana Maria Cardoso de – *Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Industrial no Portugal Oitocentista: o Caso dos Lanifícios do Alentejo*. Lisboa, Estampa, 1998. Tese Dout. História Contemporânea, Univ. de Évora, 1997.
- MEDEIROS, Fernando – *A Sociedade e a Economia Portuguesas nas Origens do Salazarismo*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1978. 413pp. (Biblioteca de História).
- MÓNICA, Maria Filomena; PINHEIRO, Magda Avelar; ALEGRIA, Fernanda, BARRETO, José – *Para a História do Caminho de Ferro Em Portugal*, Estudos Históricos: 1. Lisboa: CP - Caminhos de Ferro Portugueses, 1999. 168 p., vol. 2. (5 v.).
- PEREIRA, Miriam Halpern – *As Origens do Estado Providência: As Novas Fronteiras entre público e privado. Ler História*. Lisboa: ISCTE-IUL, Nº 37 (1999), p. 45-61; Lisboa: Colibri, 1999.
- PIMENTEL, Irene Flunser – *A assistência Social e Familiar do Estado Novo (Anos 30 e 40)*. Lisboa, *Análise Social*, n.º 151-152, Vol. XXXIV, Inverno de 2000, pp. 477-508.

- PINHEIRO, Magda Avelar – *Chemins de Fer, Structure Financière De L'état Et Dépendance Exterieur au Portugal (1850-1890)*. [Texto policopiado] (3v). Paris [s.n.], 1986. Tese de doutoramento, Univ. de Paris I Panthom-Sorbonne, Inst. História Económica e Social.
- PINHEIRO, Magda Avelar – *Cidade e Caminhos-de-ferro*. Lisboa, CEHCP-ISCTE-IUL, 2008, 207 p. (Portugal: Estado, Sociedade e Economia).
- PINHEIRO, Magda Avelar – Investimentos Estrangeiros, Política Financeira e Caminhos de Ferro em Portugal na 2ª Metade do Século XIX. [s.n.], *Análise Social*, vol. XV (58), 1979-2.º, pp. 256-286.
- PINHEIRO, Magda Avelar – *Lisboa e a Rede Ferroviária Portuguesa: Os Caminhos-de-ferro da Capital*. [s.n.], 1994. *Ler História*, 26 .
- POLÍTICA SOCIAL: Colectânea de Legislação*. Ministério das Corporações e Previdência Social, Junta de Acção Social. Lisboa, 1963, Biblioteca Social e Corporativa.
- Previdência do Ferroviário Português – Relatório e Contas da Gerência do ano de 1935*. Lisboa, P.F.V.P., 1936. [19--].
- Previdência do Ferroviário Português – Relatório e Contas da Gerência do ano de 1940*. Lisboa, A Tipográfica, 1941. [S.I.: s.n.].
- Previdência do Ferroviário Português – Relatório e Contas da Gerência do ano de 1950*. Lisboa, Soc. Tipográfica, 1951. [S.I.: s.n.].
- Previdência do Ferroviário Português, Estatuto, Famalicão, Tip. Minerva, 1932*. [S.I.: s.n.]. 16p.
- Previdência do Ferroviário Português, Relatório e Contas da Gerência de 1942*, Lisboa, 1943, Escola Profissional das Oficinas de S. José. IMTT/AHTT
- Previdência Portuguesa, A (Associação de Socorros Mútuos), Relatório e Contas da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal, gerência de 1939*, Coimbra, 1940, Tipografia Bizarro, IMTT/AHTT
- PRÍNCIPE, Sérgio Joaquim – *Palavras de Desafronta: Ecos das Últimas Greves Ferroviárias*. Lisboa: [E.A], 1916. 96 pp.
- RIBEILL, Georges – *Politiques et Pratiques Sociales du Logement dans les Compagnies De Chemins De Fer*. In: MAGRI, Susana; TOPALOV, Christan – *Villes Ouvrieres (1900-1950)*. Paris: l'Harmattan, 2000.
- RIBEIRO, Manuel Pedrosa – *Sintra e o Caminho de Ferro: Transformações Urbanísticas e de Infraestruturas (1850-1910)*, 2v. Lisboa [s.n.], 2002. Tese de Mestrado em História Social Contemporânea, ISCTE-IUL.
- ROSENDON, Vasco da Silva Pires – *O Mutualismo em Portugal: Dois Séculos de História e suas Origens*. Lisboa, Montepio Geral, 1996.
- SÁ, Victor de – *Do Associativismo ao Sindicalismo em Portugal*. Coimbra. 1977, Impr. de Coimbra. 138 p.
- SALGUEIRO, Ângela Sofia Garcia – *A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses 1859-1891*. Lisboa: FCSH-UNL, 2008. Dissertação de Mestrado em História.
- SANTA RITA, Guilherme Augusto de – *Discursos Parlamentares (sessão legislativa de 1901): Habitações Económicas, Associações de Socorro Mútuo*. Lisboa, Impr. Nacional, 1901 44 p.

- SANTA RITA, Guilherme Augusto de – *O Socorro Mútuo em Lisboa*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1901, 149 p.
- SILVA, Clemente da – *A Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado: Diplomas, Decisões e Anotações Posteriores*. Lisboa, Soc. Astória, 1954. [s.n].
- SILVA, Fernando Emídio da – *Seguros Mútuos*. Coimbra, Imprensa da Univ., 1911. 642 p
- VENTURA, Maria da Graça A. Mateus - *O Associativismo: Das Confrarias e Irmandades aos Movimentos Sociais contemporâneos* - Décimas Primeiras Jornadas de História Ibero-Americana; coord. Lisboa 2006, Colibri/Instituto da Cultura Ibero-Atlântica. 225 pp.
- VIEGAS, Anacleto – *Manual de Segurança Social*. Lisboa, Multinova, 1981. Col. Labor et Lex.
- VIEIRA, António Lopes – *The Role of Britain and France in the Finance of the Portuguese Railways, 1850-1890: A Comparative Study in Speculation, Corruption and Inefficiency*. Leicester, 1983 (policopiado)
- VILLAR, Domingo Cuéllar, VEGA, Miguel Jiménez, MURIEL, Francisco Polo (coord.) – *Historia de los Poblados Ferroviários en España*, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005. 398 pp.

3. PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS

- BOLETIM DA CP: Órgão de Instrução Profissional da Companhia*. Lisboa: Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses – De Julho de 1929 (1) a Dezembro de 1973 (534).
- GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL E HESPAÑHA* (Lisboa), fundada por Carlos d'Ornellas. Quinzenário. De 15-03-1888 (1) a Dez 1971 (1935).
- REVISTA PORTUGESA DE COMUNICAÇÕES* (Lisboa): Quinzenário de estudo e divulgação dos problemas referentes aos transportes Terrestres, Marítimos e Aéreos e ao Turismo – Todos os números de 1929, ano da fundação.
- UM OLHAR SOBRE O BARREIRO*, Nº 5 (Ago. 1987): *O Instituto dos Ferroviários do Barreiro*.

ANEXOS

Índice

	<u>Pág.</u>
A – Associativismo e Segurança Social Ferroviária (Legislação)	II
B – Mutualismo Ferroviário (Cronologia)	XIII
C – Caixas de Pensões e Reformas (Cronologia)	XVII
D – Relatório e Conselho de Administração da CRCFP – Exercício de 1883..	XXIII
E – Relatório do Conselho de Administração da CRCFP – Exercício de 1947 .	XXVII
F – Regulamento da Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE de 1901	XXIX
G – Modelo Geral das Caixas de Previdência	XXXV
H – Revista Portuguesa de Comunicações - Arbitragem entre a CP e os CFE	XXXVII

A - Associativismo e Segurança Social Ferroviária (Legislação)

Diploma	Data	Designação
Carta de Lei	05-07-1852	Código Penal Português. Abolição da pena de morte para os crimes políticos (artigo 16º do Ato Adicional à Carta Constitucional de 5 de Julho). Instituído o direito de associação.
Carta de Lei	30-08-1852	Criação do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria, tendo à frente António Maria Fontes Pereira de Mello, grande dinamizador dos caminhos-de-ferro.
Decreto (MOPCI)	09-09-1854	Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro Portugueses (Aprovação de Estatutos).
Decreto (MOPCI)	06-02-1855	Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo (Aprovação de Estatutos)
Carta de Lei	16-07-1855	Autorização para o Governo iniciar (no Cais dos Soldados) o Caminho-de-ferro de Lisboa à fronteira.
Decreto	23-09-1856	Regulamento de Exploração e Polícia para os CF em Portugal.
Carta de Lei	04-06-1857	Autorização ao Governo para estabelecer contrato com a C. ^a . representada por Sir Morton Petto para a construção do CF do Leste e rescindir o contrato com a C. ^a Central Peninsular.
Decreto (MOPCI)	09-07-1857	Dissolução da Companhia Central Peninsular dos CF Portugueses.
Decreto (MOPCI)	22-12-1859	Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. (Aprovação de Estatutos)
Decreto (MOPCI)	05-12-1860	Regulamento para a Fiscalização dos C.F.
Decreto (MOPCI)	23.07.1863	Companhia do Sueste (Aprovação de Estatutos).
Decreto (MOPCI)	23-05-1866	Rescisão do contrato com a Companhia do Sueste, em virtude desta não cumprir as condições contratadas.
Decreto (MOPCI)	12-07-1866	Nomeação de uma comissão de inquérito à situação financeira da Companhia Real dos CFP
Carta de Lei	02-07-1867	Autorização ao Governo para construir e explorar as linhas férreas do Porto a Braga e à fronteira da Galiza e do Porto ao Pinhão.
Carta de Lei	01-07-1867	Reforma Penal de Barjona de Freitas que, entre outras inovações, aboliu a pena de morte para os crimes civis; Código Civil Português (Código Seabra).
Decreto	12-03-1869	O Governo toma posse dos CF do Sul e Sueste.
Decreto (MOPCI)	25-10-1869	Concessão ao Duque de Saldanha de licença para estabelecer um CF (sistema Larmanjat) de Lisboa a Leiria, passando pelo Lumiar, T. Vedras, Caldas da Rainha e Alcobaça.
Decreto (MOPCI)	11-07-1871	Concessão ao Duque de Saldanha de licença para estabelecer um CF (sistema Larmanjat) entre Lisboa e Sintra.
Decreto (MOPCI)	29-08-1871	Concessão ao Duque de Saldanha de licença para estabelecer um CF (sistema Larmanjat) entre Belém e Cascais
Decreto (MOPCI)	14-06-1872	Autorização ao Governo para proceder à construção do CF do Porto à Galiza por Braga e Viana do Castelo (Linha do Minho), e aos estudos do Vale de Sousa por Penafiel até o Pinhão (Linha do Douro).

Decreto (MOPCI)	19-06-1873	Concessão a J. C. Temple Elliot e ao Barão Kessler o CF (via reduzida) entre Porto e Póvoa de Varzim.
Portaria (MOPCI)	02-09-1873	Construção de uma estação no Porto, comum à Linha do Norte (CRCFP) e linhas do Minho e Douro (CFE-MD), com encargo para estes.
Portaria (MOPCI)	24-04-1874	Ordenando que a Junta Consultiva de Obras Públicas elaborasse um plano geral de CF
Portaria (MOPCI)	09-04-1875	Bento Fortunato de Moura Coutinho de Eça encarregado de elaborar o projecto definitivo para a construção do CF da Beira Alta.
Portaria (MOPCI)	09-04-1875	Eng.º Francisco Maria de Sousa Brandão encarregado de elaborar o projecto definitivo para a construção do CF da Beira Baixa.
Portaria (MOPCI)	01-07-1875	Coronel de Eng. Nuno Augusto de Brito Taborda, Director do CF do Sueste, encarregado de elaborar o projecto definitivo do CF do Algarve
Decreto (MOPCI)	01-07-1875	Construção do CF do Algarve por conta do Estado.
Decreto (MOPCI)	19-04-1877	Companhia Real CF Portugueses autorizada a construir e exploração um Ramal de Torre das Vargens (Linha do Leste) à fronteira espanhola, junto a Marvão - Ramal de Cáceres.
Decreto	08-01-1879	Companhia dos CFP da Beira Alta. (publicação dos os Estatutos)
Decreto (MOPCI)	10-02-1890	Regularização da criação e funcionamento das associações de socorros mútuos.
Decreto (MOPCI)	10-05-1891	Regulação das associações de classe. Decreto do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria
Lei	01-12-1892	Caminhos de Ferro do Estado (Lei orgânica da Administração dos).
Lei	23-06-1880	Autorização para a construção de um Ramal de CF (via larga) que partindo da estação de Porto (Campanhã) ligasse os CF do Minho e Douro e o do Norte à alfândega do Porto.
Lei	26-04-1883	Estabelecimento de condições para a construção do CF da Beira Baixa e ramais de Mirandela e Viseu.
Lei	26-04-1883	Estabelecimento de novas condições para a construção do CF da Beira Baixa e ramais de Mirandela e Viseu.
Lei	26-05-1884	Aprovação do contrato provisório para a construção e exploração do CF de Foz do Tua a Mirandela.
Decreto (MOPCI)	17-09-1884	Proceder, por conta do Estado, à conclusão e exploração de toda a rede do CF do Sul e Sueste
Alvará	09-04-1887	Concessão à Companhia Real CFP da construção e exploração da Linha de Cintura (Lisboa)
Alvará	22-09-1887	Companhia Real dos CF Portugueses. Novos Estatutos
Alvará	22-09-1887	Concessão à Companhia dos CF Meridionais da construção e exploração da Linha de Setil a Vendas Novas (L. Vendas Novas).
Alvará	14-12-1887	<i>Associação dos Empregados de Caminhos de Ferro</i> (associação de classe e de socorros mútuos), Lisboa. Aprovação de Estatutos
Alvará	07-01-1889	<i>Associação dos Operários das Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro Norte e Leste de Portugal</i> (associação de classe), Lisboa Aprovação de Estatutos
Alvará	04-12-1889	Companhia das Docas do Porto e CF Peninsulares. (Aprovação de

		Estatutos).
Decreto (MOPCI)	24-11-1890	<i>Associação dos Empregados de Caminhos de Ferro</i> (associação de classe e de socorros mútuos), Lisboa. Aprovação de novos Estatutos.
Lei	01-12-1892	Lei orgânica da Administração dos CF do Estado.
Decreto (MOPCI)	11-11-1893	Nomeação de uma Comissão Administrativa para a Comp. ^a Real CFP.
Alvará	23-07-1894	<i>Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste</i> (Aprovação de Estatutos).
Alvará	30-11-1894	Companhia Real dos CF Portugueses. Novos Estatutos.
Alvará	05-03-1896	<i>Associação de Socorros Mútuos dos Empregados dos CF do Sul e Sueste</i> - Substituiu a CSCFSS (1883).
Decreto (MOPCI)	06-10-1898	Nomeação de uma Comissão composta pelos Eng. ^{os} Costa Serrão, Duro Sequeira, Vasconcelos e Sá, Jales Guimarães e Fernando de Sousa, para apresentarem ao Governo a nova organização dos CF do Estado.
Decreto (MOPCI)	09-12-1898	Organização da Direcção Fiscal de Exploração dos CF não explorados pelo Estado.
Lei	14-07-1899	Caminhos de Ferro do Estado Lei que determinava que os caminhos-de-ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro, e os que de futuro o Estado viesse a explorar, fossem assim denominados (CFE) e a sua gerência confiada a um Conselho de Administração.
Decreto (MOPCI)	31-01-1901	<i>Caixa Especial de Aposentações do Pessoal Administrativo e Jornaleiro dos CFE</i> , gerida e subsidiada pelo Conselho de Administração, com autorização do Governo.
Decreto (MOPCI)	31-01-1901	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> . Regulamento Geral. D.G. n.º 26, de 01-02-1901, p.653 (Entrou em vigor em 01-07-1901).
Decreto (MOPCI)	27-02-1902	Esclarecimento e complemento de algumas disposições do decreto que criou a <i>Caixa de Aposentações e Socorros do Pessoal Administrativo e Jornaleiro dos CFE</i> .
Decreto (MOPCI)	13-11-1902	Criação na estação de Casa Branca de uma escola (Maria Amélia) para instrução dos empregados dos CF do Sul e Sueste e seus filhos.
Decreto (MOPCI)	27-11-1902	Plano Geral da rede ferroviária ao Sul do Tejo
Decreto (MOPCI)	18-02-1903	Construção da linha férrea da Régua à fronteira por conta do Estado.
Decreto (MOPCI)	27-06-1903	Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. Escritura e Estatutos. Alvará autorizando o trespasse para a CNCF da concessão relativa à linha férrea de Mirandela a Bragança.
Decreto (MOPCI)	24-12-1903	Fixa os vencimentos do pessoal administrativo das direcções dos CFE e modifica vários serviços das mesmas direcções. <i>Caixa de Aposentações e Socorros</i> .
Decreto (MOPCI)	10-03-1904	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado</i> - Modificação de disposições regulamentares.
Portaria (MOPCI)	26-04-1904	Relação das Associações de Socorros Mútuos existentes no continente do reino e ilhas adjacentes, referida a 31-12-1903.
Decreto (MOPCI)	11-05-1904	Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste - Decreto elevando para 28 o número de médicos da

Decreto (MOPCI)	30-01-1906	<i>Caixa de Aposentações e Socorros da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro</i> – Esclarecimento de dúvidas
Decreto (MOPCI)	31-12-1906	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado</i> , de 1901 – Esclarecimento de dúvidas.
Decreto (MOPCI)	23-07-1908	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado</i> , de 1901 – Esclarecimento de dúvidas.
Alvará	17-02-1910	<i>Montepio Ferroviário – Associação de Socorros Mútuos do Pessoal Empregado nos CF em Portugal</i> , com a finalidade socorrer as famílias dos sócios falecidos.
Decreto (MOPCI)	29-11-1910	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado</i> , de 1901 – Esclarecimento de dúvidas.
Decreto (MOPCI)	25-02-1911	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado</i> , de 1901- Necessidade de alteração do Regulamento
Com.-Circul. Cons.Admin ^o N.º 14.662	29-04-1911	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado</i> - Nomeação de uma comissão encarregada de propor as modificações a fazer no Regulamento da Caixa.
Decreto (MOPCI)	22-03-1913	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> . Reorganização – Novo Regulamento.
Com.-Circul. Cons.Admin ^o N.º 21.643	28-04-1913	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> – Contagem do tempo, para efeitos de reforma aos aprendizes e outros menores de 16 anos, inscritos na Caixa.
Com.-Circul. Cons.Admin ^o N.º 21.680	01-05-1913	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> – Concessão de auxílios extraordinários e socorros na doença (conforme Art.º 54º) aos jornaleiros suplementares, como se fossem do quadro.
Com.-Circul. Cons.Admin ^o N.º 24.874	25-02-1914	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> , 1913 – Inspecção médica aos empregados inscritos como contribuintes ao abrigo do Art.º 8º do Regulamento
Decreto (MOPCI)	20-08-1914	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> , 1913 – Aditamento ao Art.º 9º do Regulamento determinando a inclusão da categoria de guarda toilletes-camas.
Portaria N.º 4.162	23-07-1918	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> , 1913 – Concessão de subvenção aos reformados
Dec. força-Lei N.º 5.605	10-05-1919	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> , (1913) – Estabelece que o pessoal ao serviço dos CFE à data da publicação do presente regulamento seja inscrito na Caixa, independentemente do tempo de serviço e da inspecção médica
Decreto N.º 5.862	07-06-1919	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> (1913) – Fixa os valores dos bilhetes de identidade.
Decreto N.º 8.392	22-09-1922	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> (Entrou em vigor em 26-09-1922).
Lei N.º 1449	13-06-1923	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> (1922) – Definição das jóias a pagar pelos contribuintes.
Alvará	28-06-1923	<i>Associação de Classe dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta</i> . (Publicado no D.G. n.º 152, 2ª série, de 3 de Julho de 1923)
Decreto N.º 8.924	21-04-1924	<i>Fundo de Assistência Ferroviária dos CFE - Fundo de Assistência e dos Sanatórios</i>

Decreto Nº 9.579	05-04-1924	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado</i> , de 1922 – Actualização de reformas e pensões
Decreto	09-05-1924	<i>Instituto Ferroviário do Sul e Sueste</i> (Aprovação dos Estatutos).
Decreto Nº 10.558	14-02-1925	<i>Previdência do Ferroviário do Sul e Sueste</i> . (Autorizada pelo Dec. Nº 16172, de 27-11-1928)
Decreto Nº 11.365	26-11-1925	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado</i> , de 1922 – Actualização de reformas e pensões
Decreto Nº 11.752	22-05-1926	<i>Previdência do Ferroviário do Minho e Douro</i> . (Autorizada pelo Decreto Nº 17122, de 29-06-1929)
Decreto Nº 12.103	05-08-1926	Suprime os impostos que actualmente recaem sobre as receitas do tráfego dos caminhos-de-ferro e bem assim os que constituem encargo das empresas e substitui-os por um só imposto, que se denominará imposto ferroviário.
Decreto Nº 12.684	16-11-1926	Concurso entre companhias portuguesas para concessão da exploração das Linhas férreas do Estado.
Decreto N.º 13.260	09-03-1927	Adjudicação da exploração dos Caminhos de Ferro do Estado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses-CP
Portaria	14-05-1927	Junta médica aos ferroviários reformados do Estado, constituídas por médicos militares
Decreto N.º 13.829	17-06-1927	Criação da Comissão Administração do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro
Decreto	25-06-1927	Uniformização do novo regime de CF e criação do Fundo Especial de CF.
Portaria	15-10-1927	Junta médica aos ferroviários reformados do Estado, constituídas por médicos militares
Decreto N.º 14437	18-10-1927	<i>Caixa de Reformas e Pensões dos CFE</i> . (em virtude da adjudicação da exploração dos Caminhos de Ferro do Estado à CP). (D. R. n.º 230, 1.ª Série)
Portaria	20-03-1928	Portaria constituindo uma Comissão para efectuar a revisão dos planos das redes complementares de CF, e propor a construção das Linhas complementares.
Decreto N.º 16172	27-11-1928	Autoriza a fusão da <i>Previdência do Ferroviário do Minho e Douro</i> com a <i>Previdência do Ferroviário do Sul e Sueste</i> , mantendo-se para todos os efeitos o título desta. (D. R. n.º 276, 1.ª Série, de 29-11-1928).
Decreto N.º 16.242	17-12-1928	<i>Caixa de Reformas e Pensões dos CFE</i> . Adaptação deste ao Regulamento <i>Caixa de Pensões e Reformas da CP</i> .
Decreto N.º 16267	18-12-1928	Manda que sejam sujeitos a uma nova junta médica vários reformados da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (D. G. n.º 294, 1.ª Série, de 27-12-1928).
Decreto	29-01-1929	Comissão Especial para o estudo das questões pendentes com o Estado decide que a exploração das linhas do Estado deve ser feita em conjunto com as da CP
Decreto N.º 16.667	27-03-1929	Incorporação da <i>Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos-de-ferro do Estado</i> na Caixa Geral de Aposentações
Decreto	27-03-1929	Disposições regulamentares da Caixa Geral de Aposentações

N.º 16.669		
Decreto N.º 16.771	23-04-1929	Suspensão da incorporação da <i>Caixa de Reformas e Pensões dos CFE</i> na Caixa Geral de Aposentações
Decreto N.º 17.073	05-07-1929	<i>Serviços Sanitários das Empresas Ferroviárias</i> - Publicação dos Estatutos
Decreto N.º 17.122	29-07-1929	<i>Previdência do Ferroviário do Minho e Douro</i> . Autorização legal da mesma.
Decreto N.º 17227	31-07-1929	Determina que sejam também sujeitos a nova junta médica, nos termos do Decreto n.º 16217 todos os empregados que, à data do mesmo decreto, contando menos de 60 anos de idade, se encontravam aguardando reforma pela Caixa Geral de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (D. R. n.º 186, 1.ª Série, de 15-08-1929).
Decreto	26-04-1930	Arbitragem entre as Caixas dos CFE e da CP.
Dec.-Lei N.º 18062	08-03-1930	Regulariza a situação de todos os reformados e empregados aguardando reforma pela Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado que, em virtude das disposições dos decretos n.os 16267 e 17227, foram ou venham a ser julgados aptos para o serviço pelas juntas médicas de revisão (D. R. n.º 55, 1.ª Série, de 08-03-1930).
Decreto-Lei Nº 18.190	10-04-1930	Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente.
Dec.-Lei N.º 19251 (M.C.C)	17-01-1931	Determina como devem ser reinspeccionados os reformados da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado que, por se encontrarem no estrangeiro ou nas colónias ou por incapacidade física, não puderam comparecer à junta médica de reinspecção a que se refere o Decreto n.º 16267. (D. R. n.º 15, 1.ª Série, de 19-01-1931).
Decreto Nº 19600 (M.C.C)	15-04-1931	Faculta aos contribuintes da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado que não passaram para o serviço da companhia arrendatária das linhas e que ficaram ao serviço do Estado o direito de optarem pela sua inscrição como contribuintes daquela Caixa ou da Caixa Geral de Aposentações, para efeito de reforma ou aposentação (D. R. n.º 87, 1.ª Série, de 15-04-1931).
Dec. c/f lei N.º 13.381	24-05-1930	Abono de família
Dec. c/f lei N.º 19.281	29-01-1931	<i>Associações de Socorros Mútuos – Disposições Gerais</i>
Decreto-Lei nº 20.692	31-12-1931	Novos Estatutos da C.ª dos Caminhos de Ferro Portugueses-CP.
Decreto-Lei N.º 20.944	27-02-1932	<i>Associações de Socorros Mútuos – Aprovação dos Estatutos</i>
Decreto Nº 21.400	08-06-1932	<i>Previdência do Ferroviário Português</i> , com o objectivo de auxiliar (por uma só vez), a família dos contribuintes. Nota: Esta resultou da fusão das Previdências do Ferroviário do Sul e Sueste e do Ferroviário do Minho e Douro.
Despacho ministerial	25-04-1933	<i>Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade “Estoril”</i> . (Aprovação do Regulamento)

Decreto-Lei N.º 23.048	23-09-1933	<i>Estatuto do Trabalho Nacional.</i> «Art. 48.º - A organização do trabalho abrange, em realização progressiva como as circunstâncias o forem permitindo, as caixas ou instituições de previdência tendentes a defender o trabalhador na doença, na invalidez e no desemprego involuntário, e também a garantir-lhe pensões de reforma».
Decreto-Lei N.º 23.052	23-09-1933	Casas económicas
Decreto-Lei N.º 23.465	18-01-1934	Regime de arrendamento
Decreto-Lei n.º 24.715	03-12-1934	Composição da Direcção dos grémios (três membros).
Alvará	16-01-1935	<i>Caixa de Aposentações e Socorros do Pessoal da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.</i> D.G. n.º 17, II série, de 21 de Janeiro de 1935, p. 279.
Lei n.º1884	16-03-1935	Previdência Social
Lei n.º1942	27-07-1936	Protecção dos trabalhadores vítimas de doenças profissionais ou acidentes de trabalho.
Lei N.º 1953	11-03-1937	Previdência nas Casas dos Pescadores
Decreto-Lei N.º 28.858	18-07-1938	Previdência nas Casas do Povo
Alvará	15-10-1938	<i>Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.</i> (Aprovação do Regulamento)
Alvará	20-01-1940	<i>Caixa de Aposentações e Socorros do Pessoal da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.</i>
Decreto-Lei N.º 30.710	29-08-1940	Previdência nas Casas do Povo
Decreto-Lei N.º 38.246	09-05-1941	Concessão de linhas férreas.
Decreto-Lei N.º 31.666	22-11-1941	Criação do Centro de Inquérito Assistencial.
Decreto N.º 20.944	27-02-1942	<i>Regulamento das Associações Mutualistas.</i>
Decreto-Lei N.º 32.192	13-08-1942	Abono de Família (instituição do).
Decreto-lei N.º 32.192	01-01-1943	Aplicação do regime de abono de família aos ferroviários, ao serviço da CP, da Sociedade “Estoril” e da Beira Alta.
Portaria N.º M.O.P.C.	29-01-1943	Abonos de Família.
Decreto-Lei N.º 32.674	20-02-1943	Associações
Decreto-lei N.º 32.749	15-04-1943	Regulamentação do trabalho e a segurança social
Despacho	18-03-1944	Abono de Família no caso de separação conjugal.
Lei N.º1998	15-05-1944	Bases Reguladoras dos serviços de assistência social.
Despacho	25-07-1944	Abono de Família no caso de divórcio.
Despacho	14-08-1944	Abono de Família recebido por tutores.

Despacho	21-12-1944	Abono de Família para os reformados e aposentados.
Lei N.º 2.008	07-09-1945	Plano de substituição de todas as concessões de linhas férreas, de via larga e estreita, por uma concessão única.
Decreto-Lei N.º 35.105	07-11-1945	Reorganização dos serviços de saúde.
Decreto-Lei N.º 35.108	07-11-1945	Reorganização dos Serviços de Assistência Social.
Lei N.º 2005	14-03-1945	Assistência aos trabalhadores em caso de reorganização das empresas.
Lei N.º 2007	07-05-1945	Habitação de renda económica desde que o número de trabalhadores a empregar seja superior a 50.
Lei n.º 2.008	07-09-1945	Lei da Coordenação dos Transportes.
Decreto-Lei N.º 35.611	25-04-1946	Disposições gerais sobre Previdência e Federações das Caixas de Previdência.
Alvará	30-04-1946	<i>Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal</i> (alterações ao Regulamento).
Decreto-Lei N.º 35.896	08-10-1946	Conselho Superior da Segurança Social (criação do).
Despacho	15-06-1946	Aprovação dos Estatutos da Federação das Caixas de Previdência – Habitações Económicas.
Portaria	13-06-1946	Constituição da Federação das Caixas de Previdência – habitações económicas.
Decreto-Lei N.º 35.896	08-10-1946	Conselho Superior da Segurança Social (instituição do).
Despacho	08-10-1946	Abono de Família a receber por padrastos e madrastas.
Despacho	28-01-1947	Abono de Família para Estudantes.
Despacho	05-03-1947	Abono de Família a favor de descendentes do ex-cônjuge.
Decreto-Lei n.º 36.445	31-07-1947	Novos Estatutos da C. ^a dos Caminhos de Ferro Portugueses-CP.
Despacho	27-11-1948	Abono de Família a favor de netos.
Decreto-lei N.º 37.268	31-12-1948	Direcção Geral da Previdência e Habitações Económicas
Decreto N.º 37.762	23-05-1949	Seguros das caixas sindicais de previdência e caixas de reforma ou de previdência.
Despacho	01-06-1949	Abono de Família a favor de Estudantes que mudem de curso.
Decreto-lei N.º 37.743	23-01-1950	Provimento dos cargos de presidente e vice-presidente das caixas de previdência.
Decreto-lei N.º 37.777	07-03-1950	Ienção de impostos sobre sucessões e doações às Associações Mutualistas.
Decreto-lei N.º 37.909	01-08-1950	Direcção Geral da Previdência e Habitações Económicas.
Decreto-lei N.º 38.152	17-01-1951	Integração do Conselho Superior da Segurança Social no Ministério das Corporações e Previdência Social.
Decreto-lei n.º 38.246	09-05-1951	Concessão ferroviária à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses – CP (na sequência da Lei n.º 2.008)
Decreto-Lei	09-05-1951	Criação da Direcção Geral de Transportes Terrestres e constituição

n° 38.247		do Fundo Especial de Transportes Terrestres
Decreto	05-07-1951	Novos Estatutos da C. ^a dos Caminhos de Ferro Portugueses-CP.
Decreto-lei N.º 39.365	02-09-1953	Pensões de invalidez e velhice.
Decreto-lei N.º 39.557	09-03-1954	Unificação das caixas de pensões e reformas ferroviárias.
Decreto-Lei n° 39 780	21-08-1954	Novo Regulamento de Exploração e Polícia dos CF.
Despacho Ministerial	30-04-1954	Modelo Geral de Regulamento das Caixas Sindicais de Previdência e das Caixas de Reforma ou de Previdência. (Publicado no D.G. N.º 136, 2. ^a série de 09-06-1954).
Decreto-lei N.º 39.866	23-10-1954	
Decreto-Lei N.º 40.262	29-07-1955	<i>Caixa de Previdência dos Ferroviários Portugueses</i>

B – Mutualismo Ferroviário (Cronologia)

Data	Documento	Designação
18-06-1872	Alvará Régio	<i>Associação Humanitária do Pessoal dos Caminhos de ferro ao Sul do Tejo</i> . Barreiro (Aprovação de Estatutos).
23-05-1877	Alvará	<i>Sociedade Cooperativa de Consumo do Caminho-de-ferro do Sueste</i> . Aprovação de Estatutos. Barreiro. Estatutos: alvará de 18-12-1883
18-12-1883	Alvará Régio	<i>Caixa de Socorros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste</i> . Barreiro. Aprovação dos Estatutos
14-12-1887	Alvará	<i>Associação dos Empregados de Caminhos de Ferro Portugueses</i> . Lisboa, Associação de classe e associação de socorros mútuos. Estatutos da Associação. Regulamento. Acta da Assembleia. Extinguiu-se em 1913 (José Barreto)
23-11-1889		<i>Associação dos Empregados dos Caminhos de ferro Portugueses</i> . Sede em Lisboa. Sessão do Congresso aprovando os novos estatutos
24-11-1890	Dec. N.º 268	<i>Associação dos Empregados dos Caminhos de ferro Portugueses</i> . Sede em Lisboa. Publicação dos Estatutos
07-01-1889	Alvará	<i>Associação dos Operários das Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste de Portugal</i> . Lisboa. Em 1895 ainda existia (desapareceu pouco tempo depois). (José Barreto)
23-07-1894	Alvará	<i>Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários dos Caminhos-de-ferro do Sul e Sueste</i> (Aprovação dos Estatutos em 18-10-1896)
05-03-1896	Alvará	<i>Associação de Socorros Mútuos dos Empregados dos CF do Sul e Sueste</i> (Substituiu a anterior, de 1883)
17-02-1910	Alvará	<i>Montepio Ferroviário – Associação de Socorros Mútuos do Pessoal Empregado nos Caminhos de Ferro em Portugal</i> , com finalidade socorrer as famílias dos sócios falecidos
22-10-1910		<i>Associação do Pessoal dos Caminhos de Ferro Portugueses</i> , fundada em 22 Outubro de 1910). (José Barreto)
14-01-1912		<i>Sindicato do Pessoal dos Caminhos de Ferro Portugueses – SPCFP</i> . Criação do sindicato (entre 1922 e 1928 usou o nome de Sindicato do Pessoal dos C.F. da Companhia Portuguesa, depois voltou ao original). Sede: Lisboa. Delegações: Gaia, Entroncamento, Ovar, Alfarelos, Cascais, Torre das Vargens, etc. Fundado em 1912 (por fusão da <i>Associação dos Empregados dos C. F. P.</i> , fundada em 1887, e da <i>Associação do Pessoal dos Caminhos de Ferro Portugueses</i> , fundada em 22 Outubro de 1910). Foi dissolvido em 1 de Janeiro de 1934. (José Barreto)
12-04-1918	O.D. N.º 123 (2.ª Série)	Comissão de 3 membros para representação e tratar de assuntos da classe. Cobrança de quotas das associações de classe, legalmente constituídas, autorização nos recintos da Companhia, excepto dentro dos gabinetes.
14-06-1921		<i>Associação de Classe dos Empregados dos Caminhos de Ferro da Companhia Nacional</i> . Sede: Bragança. Delegações em Mirandela e Viseu. Fundada em 14 de Junho de 1921, em Mirandela (a sede foi transferida depois para Bragança).

		Inactiva já em 1930. (José Barreto)
28-10-1922		<i>Associação de Classe dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta</i> – Sede: Pampilhosa do Botão. Fundada em 28 de Outubro de 1922, está decadente e a caminho da extinção já em 1926. (José Barreto).
28-06-1923	Alvará D.G. n.º152, 2.ª série 03-07-1923	<i>Associação de Classe dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta</i> – Processo n.º 1101. Sede: Pampilhosa do Botão
00-00-1923		<i>Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste</i> . (Aprovação dos Estatutos). Criação do mesmo (Placa comemorativa dos 50 anos, no Instituto). Inaugurado em 01-01-1927
09-05-1924	Alvará	<i>Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste</i> (Site CP). Tb conhecido por: <i>Instituto dos Ferroviários do Barreiro</i> .
01-01-1927		<i>Instituto Ferroviário do Sul e Sueste</i> – Início da actividade escolar “Obra de protecção e educação” de crianças órfãs de ferroviários: <i>A Fábrica e a Família – Famílias Operárias do Barreiro</i> (Ana N. Almeida)
14-02-1925	Decreto Nº 10.558	<i>Previdência do Ferroviário do Sul e Sueste</i> . (Autorizada pelo Dec. Nº 16.172, de 27-11-1928).
22-05-1926	Decreto Nº 11.752	<i>Previdência do Ferroviário do Minho e Douro</i> . (Autorizada pelo Dec. Nº 17.122, de 29-06-1929)
01-01-1927		<i>Instituto dos Ferroviários do Barreiro</i>
29-07-1929	Decreto N.º 17.122	<i>Previdência do Ferroviário do Minho e Douro</i> . Autorização legal da mesma.
08-06-1932	Decreto Nº 21.400	<i>Previdência do Ferroviário Português</i> , com o objectivo de auxiliar (por uma só vez), a família dos contribuintes. Nota: Esta resultou da fusão das Previdências do Ferroviário do Sul e Sueste e do Ferroviário do Minho e Douro.
17-11-1935		<i>Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal</i> (Sede no Barreiro)
22-12-1935		<i>Sindicato Nacional dos Ferroviários Portugueses</i> .
13-03-1936	O.D. N.º 246 (2.ª Série)	Regalias de viagens ao pessoal feminino e suas famílias. N.º 246
16-08-1936		<i>Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal e Pessoal de Oficinas e Armazéns Gerais</i> (Sede: Entroncamento)
03-01-1937	O.D. N.º 251 (2.ª Série)	Concessões ao pessoal operário ao serviço da Companhia: 12 dias de licença com vencimento/ano; Assistência médica; Assistência médica para suas esposas, filhas solteiras e filhos menores.
24-01-1938	O.D. n.º 256 (2.ª Série)	Concessão ao pessoal feminino, por ocasião de parto de dispensa de 30 dias, acrescida de 1/3 do ordenado, se tivesse pelo menos 1 ano de serviço.
29-01-1938	O.D. n.º 257 (2.ª Série)	Companhias de caminhos-de-ferro de Via Reduzida. Concessões. Bilhetes de identidade. Revogação de Acordos.
01-06-1941	(Site da CP)	Inaugurada a <i>Colónia de Férias da Praia das Maças</i> , para os filhos dos ferroviários.
01-01-1943	Decreto-lei N.º 32.192	Aplicação do regime de abono de família aos ferroviários, ao serviço da CP, da Sociedade “Estoril” e da Beira Alta.

29-01-1943 01-02-1943	O.D.G. N.º 264 (2.ª Série)	Reajustamentos de Vencimentos. Abonos de Família. Portaria do Ministério das Obras Públicas e Comunicações de 29 de Janeiro de 1943. Regulamentação e unificação das condições de trabalho.
24-01-1948	Site CP	Inauguração da cantina dos Ferroviários em St.ª Apolónia.
15.11.1948	Site CP	É inaugurada na Figueira da Foz uma cantina para ferroviários.
05-03-1953	Site CP	Passagem ao quadro dos agentes femininos que desempenham função idêntica aos agentes masculinos.
01-07-1955		1º <i>Acordo Colectivo de Trabalho</i> , entre a CP e a União dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários, Sindicatos dos Engenheiros Auxiliares, Agentes Técnicos de Engenharia e Condutores, dos Electricistas e dos Profissionais de Enfermagem. Sancionado no Gabinete do Ministro das Corporações e Segurança Social, em 29-07-1955.
18-06-1962	Decreto-Lei Nº 42.115	<i>Previdência dos Ferroviários de Portugal - Associação de Socorros Mútuos</i> . Nota: resultou da fusão das Previdências do Ferroviário Reformado e do Ferroviário Português.

C – Caixas de Pensões e Reformas (Cronologia)

Data	Documento	Designação
18-09-1872	O.D.G. n.º 12 (1.ª Série)	<i>Caixa de Socorros aos Empregados da C.R.C.F.P.</i> (Estatutos aprovados pelo C.A. em sessão de 19-09-1872).
25-01-1877	O.D.G. n.º 28 (1.ª Série)	<i>Caixa de Socorros e Reformas dos Empregados da C.R.C.F.P.</i> (Estatutos aprovados em sessão do C.A. de 29-01-1877).
26-05-1887	O.D.G. n.º ?? (1.ª Série)	<i>Caixa de Reformas e Pensões dos Empregados da C.R.C.F.P.</i> (Estatutos aprovados em Assembleia geral da Companhia, em sessão de 11-06-1887)
18-01-1892	N.º 7 (O.G.C.A.)	Resolução do Conselho de Administração da Companhia que esta responde pelos títulos e quaisquer valores pertencentes à <i>Caixa de Pensões e Reformas</i> , confiados à sua guarda.
19-02-1896	O.D.G. n.º 16 (2.ª Série)	Comissões Administrativas das <i>Caixas de Socorros e de Reformas e Pensões</i> . (Aprovado em 10-02-1896).
05-01-1898	O. G.D. n.º 34	Abonos de vencimento pela Caixa da Companhia por ferimentos ou doenças. Regras
31-01-1898	O. G.D. n.º 36	Reforma do Júlio Casar Miranda Monteiro, antigo Chefe do Movimento, ficando incumbido do Serviço das Caixas de Socorros e de Reformas Pensões.
10-01-1899	O.D.G. n.º 23 (2.ª Série)	Transportes de serviço (...). Transportes dos Armazéns de Víveres, da <i>Caixa de Socorros</i> . Serviço Particular.
14-07-1899	Base 7ª da Lei	<i>Caixa de Reformas e Pensões (Caixa Especial de Aposentações) do Pessoal Administrativo e Jornaleiro dos CFE.</i>
22-03-1900	Com. Exec.ª Acta 263	<i>Caixa de Reformas e Pensões dos Empregados da C.R.C.F.P.</i> de 1887. Esclarecimento de dúvidas de interpretação ao ponto 1 do art.º 11.º do Regulamento.
15-07-1900	O.D.G. n.º 29 (2.ª Série)	Transportes de serviço (...). Transportes dos Armazéns de Víveres, da <i>Caixa de Socorros</i> . Serviço particular.
31-01-1901	Alvará	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE.</i> (Entrou em vigor em 01-07-1901) D.G. n.º 26 de 01-02-1901
01-01-1902		<i>Caixa de Aposentações dos Agentes da Companhia dos Caminhos de Ferro da BA</i>
03-02-1902	O.D.G. n.º 31 (2.ª Série)	<i>Caixa de Socorros</i> . Regalias concedidas. Todos os empregados (agentes pagos ao mês) e todos os operários (agentes pagos ao dia) que façam parte do quadro e tenham ao menos 2 anos de serviço aproveitam, em princípio, de futuro das regalias concedidas por aquela Caixa.
19-02-1902	O.D.G. n.º 33 (2.ª Série)	<i>Caixa de Socorros</i> . Armazéns de Víveres. Comissões Fiscais.
20-02-1902	Com. Execut.ª Acta nº 345	<i>Caixa de Reformas e Pensões dos Empregados da C.R.C.F.P.</i> de 1887. Esclarecimento de dúvidas de interpretação ao art.º 20.º do Regulamento, relativo ao direito de reforma dos revisores.
20-02-1902	O.D.G. n.º 34 (2.ª Série)	Abonos de vencimento pela <i>Caixa da Companhia</i> por ferimentos ou doenças. Regras. Abonos por Doença. Pagamento. Regras. Datas de pagamento
15-05-1902	Com. Execut.ª Acta nº 354	<i>Caixa de Reformas e Pensões dos Empregados da C.R.C.F.P.</i> de 1887. Esclarecimento de dúvidas de interpretação ao art.º 20.º do Regulamento, relativo ao direito de reforma do Pessoal de Trens.

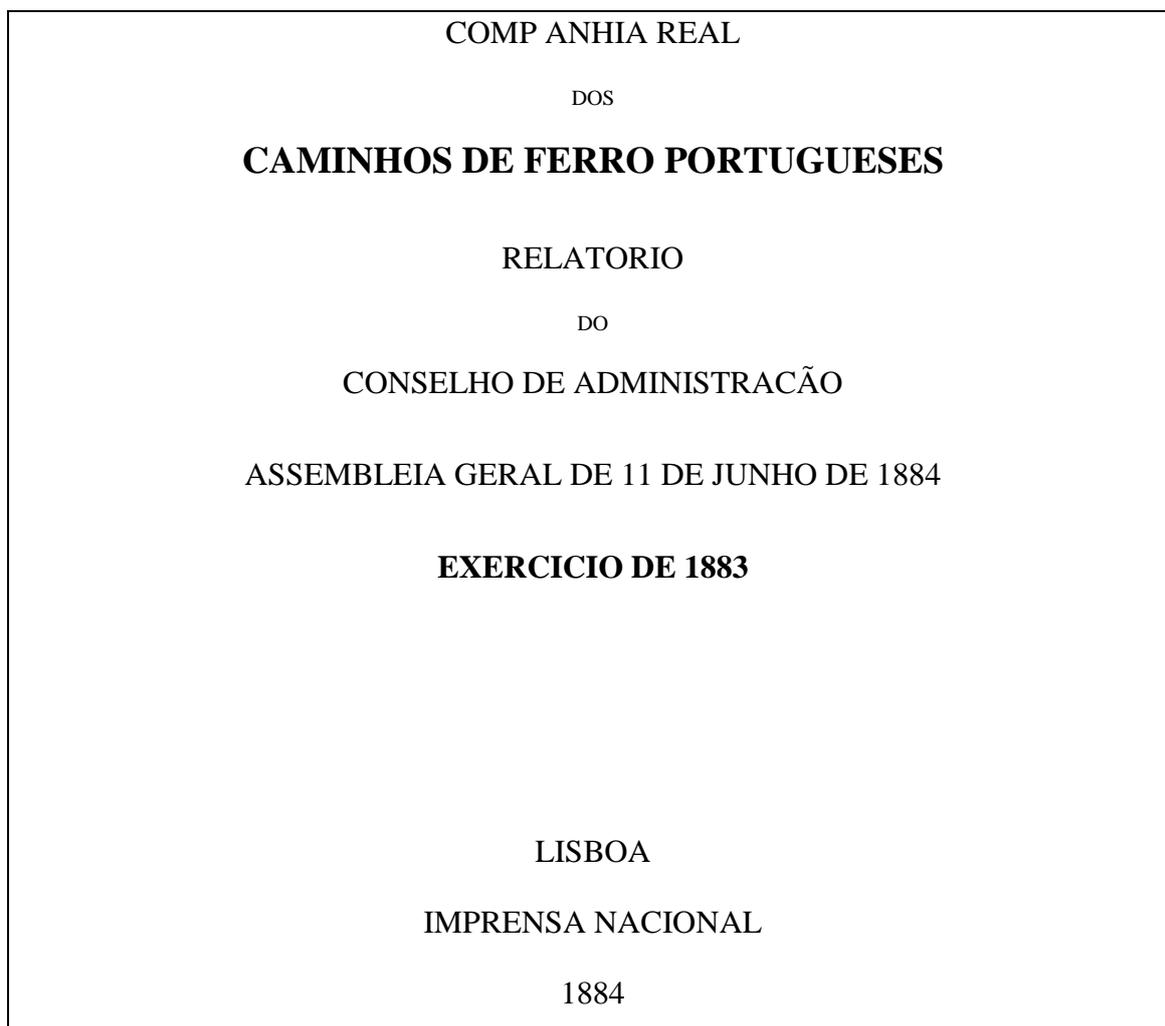
31-12-1902	C. Admin. ^a Acta n.º 103	<i>Caixa de Reformas e Pensões dos Empregados da C.R.C.F.P.</i> de 1887. Alteração de Estatuto. A Companhia assumiu a responsabilidade directa da nova Caixa.
31-01-1903	O.D.G. n.º 41 (2.ª Série)	Transportes de serviço (...). Transportes dos Armazéns de Víveres, da <i>Caixa de Socorros</i> . Remessas de serviço particular.
07-02-1906	O.D.G. n.º 48 (2.ª Série)	<i>Caixa de Socorros</i> . Armazéns de Víveres. Comissões Fiscais.
27-12-1907	O.D.G. n.º 64 (2.ª Série)	<i>Caixa de Socorros da C.R.C.F.P.</i> . Armazéns de Víveres. Comissões Fiscais.
01-01-1908	O.D.G. n.º 65 (2.ª Série)	<i>Caixa de Socorros da C.R.C.F.P.</i> Regulamento.
08-01-1908	O.D.G. n.º 66 (2.ª Série)	<i>Caixa de Socorros da C.R.C.F.P.</i> Nomeação da Comissão Administrativa.
31-12-1908	C. Admin. Acta n.º 103	<i>Caixa de Reformas e Pensões dos Empregados da C.R.C.F.P.</i> – Alteração de Estatuto. A Companhia assumiu a responsabilidade directa da nova Caixa.
15-10-1909	O.D.G. n.º 69 (2.ª Série)	Falecimentos de agentes. Abonos por doença de agentes falecidos sempre contados até ao fim do mês em que o empregado falecer e não até ao próprio dia do falecimento
11-01-1910	O.D.G. n.º 71 (2.ª Série)	<i>Caixa de Socorros da C.R.C.F.P.</i> – Comissão Administrativa
10-03-1911	O.D.G. n.º 81 (2.ª Série)	<i>Caixa de Socorros da C.R.C.F.P.</i> – Comissão Administrativa
10-04-1911	O.D.G. n.º 82 (2.ª Série)	Doença considerada para o efeito do abono pela <i>Caixa de Socorros</i> dos dias que qualquer empregado, doente, necessitar permanecer fora da residencial para uso de banhos de mar ou de águas termais afim de completar o tratamento em determinadas doenças que forem indicadas pelo <i>Serviço de Saúde</i> . Águas termais e banhos de mar para complemento de tratamento em determinadas doenças que forem indicadas pelo <i>Serviço de Saúde</i> . Os dias considerados como doença para efeitos do abono pela <i>Caixa de Socorros</i>
25-01-1912	O.D.G. n.º 88 (2.ª Série)	Gratificação de Exercício de Chefe de Estação. As gratificações suprimidas por castigo reverterão a favor da <i>Caixa de Socorros</i> .
22-03-1913	Decreto	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> . Reorganização – Novo Regulamento
26-11-1913	(Site CP)	<i>Caixa de Aposentações dos Agentes da Companhia dos Caminhos de Ferro da BA</i> .
00-00-1913		<i>Caixa de Reformas e Pensões dos Empregados da C.C.F.P.</i>
12-06-1914	O.D.G. n.º 104 (2.ª Série)	<i>Caixa de Reformas e Pensões da C.C.F.P.</i> Comissão Administrativa e Comissões de Reforma. Funcionamento. Regas. Eleições da Comissão Administrativa
09-11-1916	O.D.G. n.º 114 (2.ª Série)	Acidentes de trabalho. Agentes sinistrados, mas que já tenham direito à reforma por qualquer dos Regulamentos em vigor na data do acidente, não terão o direito aquela reforma, mas gozarão das vantagens concedidas aos reformados pela <i>Caixa de Reformas e Pensões</i> em harmonia com a O. D. Geral N.º 84 de 20 de Abril de 1911; levantamento de quotas, sem contagem de juros; Pensão aos herdeiros.
11-10-1917	O.D.G. n.º	Regulamento Geral do Pessoal. Melhorias. Abonos por doença. Valorização da casa da Companhia que o agente habite em 1/10

	117 (2.ª Série)	do ordenado de categoria. 5º - Que sejam concedidos pela <i>Caixa de Socorros</i> e nas condições regulamentares os abonos por doença, qualquer que seja a natureza desta.
18-03-1918	O.D.G. n.º 121 (2.ª Série)	Armazéns de Víveres. Extinção das Comissões Fiscais.
02-07-1919	(Site CP)	Greve da CP, CCFP Beira Alta e C.ª Nacional exigindo aumentos salariais, sistema de Caixas únicas ou uniformização do sistema de reformas, pensões e socorros.
01-08-1919	O.D.G. n.º 121 (2.ª Série)	<i>Caixa de Aposentações e Socorros</i> da Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro. Linhas do <i>Vale do Vouga</i> . (Aprovação do Regulamento).
01-01-1922		<i>Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade "Estoril"</i>
22-09-1922	Decreto N.º 8.392	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> . (Entrou em vigor em 26-09-1922)
20-02-1923	O.D.G. n.º 165 (2.ª Série)	Melhorias. Subsídio accidental (Família).
10-10-1923	O.D.G. n.º 175 (2.ª Série)	Abonos a sinistrados do trabalho.
01-01-1924		<i>Caixa de Aposentações e Socorros do Vale do Vouga</i> (Regulamento aprovado pela administração da Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro).
05-04-1924	O.D.G. n.º 182 (2.ª Série)	Melhorias. Subsídio de família. OCA N.º 96.
05-04-1924	Decreto Nº 9.579	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> , de 1922 – Actualização de reformas e pensões
15-09-1924	O.D.G. n.º 187 (2.ª Série)	Subvenções aos reformados e pensionistas. OCA N.º 96.
26-11-1925	Decreto Nº 11.365	<i>Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE</i> , de 1922 – Actualização de reformas e pensões
23-12-1926	O.D.G. n.º 193 (2.ª Série)	Subvenções aos reformados. Subvenções de sobrevivência.
23-12-1926	O.D.G. n.º 195 (2.ª Série)	Subvenções
00-00-1927		<i>Caixa Privativa do Pessoal das Oficinas da CP</i> . (Entrada em vigor)
01-01-1927	Decreto	<i>Caixa de Pensões e Reformas da C.C.F.P.</i> Obrigatoriedade de todos os trabalhadores serem beneficiários (até essa data a inscrição era facultativa).
18-10-1927	Dec. N.º 14.437	<i>Caixa de Reformas e Pensões dos CFE</i> . (em virtude da adjudicação da exploração dos Caminhos de Ferro do Estado à CP) D. G. n.º 230, 1.ª Série
24-12-1927	O.D.G. n.º 213 (2.ª Série)	Eleições para representantes dos contribuintes dos Caminhos de Ferro do Estado junto da respectiva Comissão Administrativa.
10-01-1928	O.D.G. n.º 217 (2.ª Série)	Subsídio de família.
05-09-1928	O.D.G. n.º 223 (2.ª Série)	Reformados e famílias. Concessões de transporte.
17-12-1928	Dec. Nº	<i>Caixa de Reformas e Pensões dos CFE</i> . Adaptação deste ao

	16.242	Regulamento <i>Caixa de Pensões e Reformas da CP</i> . D. G. n.º 290, 1.ª Série
27-03-1929	Decreto N.º 16.667	<i>Caixa de Reformas e Pensões dos CFE</i> . Incorporação desta na Caixa Geral de Aposentações
27-03-1929	Decreto N.º 16.669	Disposições regulamentares da Caixa Geral de Aposentações
23-04-1929	Decreto N.º 16.771	<i>Caixa de Reformas e Pensões dos CFE</i> Suspensão da incorporação desta na Caixa Geral de Aposentações
20-12-1929	O.D.G. n.º 228 (2.ª Série)	Transportes de serviço. Armazéns de Víveres. Remessas de serviço particular.
	Decreto Nº 19.600	<i>Caixa de Reformas e Pensões dos CFE</i> . Direito dos contribuintes a optarem, no prazo de 60 dias, pela inscrição na Caixa Geral de Aposentações
27-03-1930		<i>Caixa de Socorros e Aposentações dos Empregados da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal</i> . Assembleia-geral da Companhia
01-07-1930		A CP concede as mesmas regalias do seu pessoal aos reformados dos Caminhos de Ferro do Estado
01-10-1930		<i>Caixa Privativa do Pessoal das Oficinas da CP</i> . (Entrada em vigor)
01-10-1930		<i>Caixa de Auxílio do Pessoal Contratado da CP</i> . (Anexa à anterior)
15-07-1931	Ordem Geral N.º 112	<i>Caixa de Auxílio na Invalidez (CP)</i>
26-11-1931		<i>Caixa de Aposentações dos Agentes da Companhia dos Caminhos de Ferro da BA</i> (Alteração dos Estatutos)
11-01-1932	O.D.G. n.º 233 (2.ª Série)	Transportes de serviço. Armazéns de Viveres. Remessas de serviço particular.
25-04-1933	Despacho ministerial	<i>Caixa de Reformas e Pensões do pessoal da Sociedade "Estoril"</i> . (Aprovação do Regulamento)
16-01-1935	Alvará D.G. n.º17, 2.ª série	<i>Caixa de Aposentações e Socorros do Pessoal da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro</i> . Publicado no Diário do Governo, n.º 17, II série, de 21 de Janeiro de 1935, p. 279.
02-01-1936	O.D.G. n.º 243 (2.ª Série)	Bilhetes de identidade para bónus de 75% aos reformados da <i>Caixa de Auxílio na Invalidez</i> .
02-01-1936	O.D.G. n.º 244 (2.ª Série)	Bilhetes de identidade para bónus de 75% aos reformados da <i>Caixa de Invalidez do Pessoal Contrato da CP</i> .
00-03-1936		<i>Caixa de Reformas e Pensões dos CFE</i> . Projecto de Regulamento apresentado pelos <i>Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Sul de Portugal e Ferroviários do Norte de Portugal</i>
18-03-1936	O.D.G. n.º 247 (2.ª Série)	Caixas de Reformas de 1887, 1908, 1913. Elevação das quotas a 4,5%. Descontos a reformados nas subvenções de 1%, 2% e 3%
28-03-1936		O Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, nomeia uma Comissão para estudar a unificação das diversas Caixas de Reformas e Pensões.
15-10-1938	Alvará	<i>Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal</i> . (Aprovação do Regulamento em 15-09-1938).
20-01-1940	Alvará	<i>Caixa de Aposentações e Socorros do Pessoal da Companhia</i>

		<i>Nacional dos Caminhos de Ferro</i>
15-01-1941	O.D.G. n.º 261 (2.ª Série)	Acidentes de trabalho.
02-09-1942	O.D.G. n.º 263 (2.ª Série)	Fundo Nacional de Abono de Família. Horas suplementares. Desconto de metade do aumento sobre os vencimentos normais.
01-01-1943	Decreto-lei N.º 32.192	Aplicação do regime de abono de família aos ferroviários, ao serviço da CP, da Sociedade "Estoril" e da Beira Alta.
01-02-1943	O.D.G. n.º 264 (2.ª Série)	Reajustamentos de Vencimentos. Abonos de Família. Portaria do Ministério das Obras Públicas e Comunicações de 29 de Janeiro de 1943. Regulamentação e unificação das condições de trabalho.
30-09-1943	Alvará	<i>Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses</i> . Sede em Lisboa. Publicado no Boletim do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, Ano X, N.º 21 de 15-11-1943
30-04-1946	Alvará	<i>Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal</i> . (Alteração do Regulamento)
29-07-1955	Decreto-Lei N.º 40.262	<i>Caixa de Previdência dos Ferroviários Portugueses</i>

D – Relatório e Conselho de Administração da CRCFP – Exercício de 1883



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

ASSEMBLEIA GERAL DE 11 DE JUNHO DE 1884

ORDEM DO DIA

1.º

Constituição da mesa:

2.º

Leitura do relatório do conselho de administração

Aprovação das contas do exercício de 1883

XIX

Determinação do dividendo

Aplicação do saldo dos lucros.

3.º

Adaptação á conta especial criada pela assembleia-geral de 1882, da importância dos encargos provenientes, para o exercício de 1883, do contracto com a sociedade de Madrid a Cáceres e a Portugal.

4.º

Ratificação do contracto definitivo da concessão das linhas de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarelos.

5.º

Ratificação da cedência feita á Companhia Real pela da Beira Alta, do ramal da estação á cidade de Coimbra.

6.º

Aprovação da emissão de 125.000 novas obrigações.

7.º

Autorização ao conselho de administração para fazer uso dos poderes mencionados nos artigos 26.º, 42.º e 52.º dos estatutos.

8.º

Renovação anual de quatro membros do conselho de administração, em conformidade com o artigo 21.º dos estatutos.

(...)

Uma lei, de 9 de Maio de 1872, sujeitou os ordenados dos empregados á contribuição industrial. Este imposto soma para a nossa companhia em 10.800\$000 aproximadamente, por ano.

O nosso contracto (artigo 39.º) isentou-nos, durante os vinte primeiros anos da concessão, de toda a contribuição geral ou municipal fora do imposto de trânsito sobre os transportes; nenhuma contribuição especial podia, pois, ser paga pelo caminho-de-ferro durante o periodo acima citado.

Fundados nesta regalia, representámos ao governo contra o lançamento que nos foi feito do imposto industrial, e apelámos em seguida para o julgamento arbitral previsto no artigo 74.º do nosso contrato.

Destes passos nada resultou até hoje.

Nestas condições, a companhia compelida a pagar, satisfaz a importância do imposto sem a reaver dos empregados.

De 1872 a 1880 soma a contribuição na quantia de réis 69.349\$515, que figura na conta dos nossos devedores diversos.

Em 1881 e 1882, foi liquidada pela conta da exploração.

A importância do imposto, correspondente a um exercício, paga-se durante os primeiros meses do imediato; a contribuição de 1882 está, pois, compreendida nas nossas despesas de 1883.

Sem fazer menor reclamação ao pessoal, pelo que corresponde ao passado, julgámos dever regularizar a situação para o futuro.

Existe, no seio da companhia, uma caixa de socorros e de reformas, para a qual o pessoal não contribui com nenhum pagamento por meio de dedução sobre os ordenados.

A caixa é alimentada pela importância das multas, dos bilhetes de entrada nas estações, etc.; possui como dependências, armazéns de viveres; é administrada pelo director e chefes dos serviços, e o seu capital foi empregado em títulos da nossa companhia e da sociedade de Madrid-Caceres-Portugal.

No intuito de não onerar o pessoal com uma dedução correspondente á importância do imposto, e afim de interessar os empregados nos lucros da companhia, foi resolvido que a caixa de socorros e reformas pague ao governo a totalidade da dita contribuição, recebendo da companhia um donativo anual equivalente à quarta parte de toda a soma disponível, que permitia o pagamento de um dividendo superior a 25 francos ou 4\$500 réis por acção. A importância anual deste donativo, nunca poderá porém exceder a réis 15.637\$950. Estas medidas tiveram a sua aplicação em 1883, tendo a caixa de socorros pago até esta data 11.080\$271 réis pelo imposto do último. Credita-la-emos em 1884 de réis 6.079\$667 pela sua parte anual nos lucros que excedam os necessários para ser distribuído o dividendo de 4\$500 réis.

Esperamos que esta solução seja vantajosa para a caixa de socorros. Nutrimos, todos, o maior interesse pela sua prosperidade. A caixa reduz, aos empregados, as despesas de alimentação, presta socorros aos enfermos e ás viúvas, sustenta escolas para crianças de

ambos os sexos. O seu capital, que importava em 31 de Dezembro de 1883 em 81.061\$711, habilita-la-à, desde o ano próximo, a garantir aos empregados de idade superior a cinquenta e cinco anos e contando vinte anos de serviço, a pensão de deforma estabelecida no seu Regulamento.

Contámos com o zelo do nosso pessoal.

Propor-vos-íamos o prestar auxilio á caixa de socorros, se os seus recursos não lhe permitissem o corresponder a todos os serviços que dela se devem esperar.

O governo foi autorizado pela lei de 2 de Maio de 1882, a conceder á nossa companhia o caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Coimbra por Alfarelos.

O texto da lei e do caderno de encargos foi incluído no nosso relatório á assembleia-geral de 30 de Maio de 1882.

No artigo 2.º da dita lei está prevista uma reclamação da companhia da Beira Alta, acerca da secção Torres Vedras á Figueira da Foz, e reserva-se o direito ao governo de não tornar a nossa concessão definitiva, antes da dita reclamação haver sido julgada, pelo tribunal arbitral como destituída de fundamento.

Em 22 de Novembro de 1883, retirava a companhia da Beira Alta a reclamação que efectivamente apresentára em 13 e 14 de Março de 1881. Em 23 do mesmo mês, dois decretos aprovavam: o primeiro, a concessão á nossa companhia da linha de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarelos; segundo, a cedência feita á nossa companhia pela da Beira Alta; do ramal da estação á cidade Coimbra com todos os encargos e vantagens da sua concessão.



COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
SOCIEDADE ANÓNIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

EXERCÍCIO DE 1947

RELATÓRIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

E

PARECER DO CONSELHO FISCAL

A APRESENTAR À

ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA DE ACCIONISTAS

DE

26 DE JUNHO DE 1948



LISBOA
—
Officinas Gráficas da C. F.
—
1948



Liquidação do exercício de 1947

Rede da Companhia

O resultado geral do exercício de 1947 foi:

Receitas do tráfego..	472:109.236#86		
A que há a acrescentar:			
Saldo crédor da conta «Receitas fora do tráfego»	3:799.498#18		
e a deduzir:			
Garantias de juro (a reembolsar).	569.329#86	3:230.168#32	475:339.405#18
Deduzindo:			
Despesas de exploração..			440:042.371#45
Saldo credor da Conta Geral de Exploração			35:297.033#73
Juntando:			
Receita líquida de camionagem na zona tributária desta rede ..	367.411#75		
Saldo credor do exercício de 1946	165.099#89		532.511#64
Saldo credor			35:829.545#37
De que há a deduzir:			
Despesas Complementares do Estabelecimento:			
Material circulante	182.221#09		
Mobiliária, utensílios e ferramentas..	2:036.690#44		
Novas construções e trabalhos complementares	6:238.903#59	8:457.815#12	
Liquidação, segundo o contrato, da exploração do Ramal de Lamarosa a Tomar		115.964#36	
Contribuições para:			
Caixa de Reformas e Pensões de 1927.	6:709.932#56		
Caixa de Auxílio na Invalidez	1:369.140#29		
Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia dos C. de Ferro do Norte de Portugal	796.421#25		
Caixa de Aposentações dos Agentes da Comp. ^a dos C. de Ferro Portugueses da Beira Alta	577.040#10		
Caixa de Aposentações e Socorros do Pessoal da Comp. ^a Nacional de Caminhos de Ferro..	113.201#41		
Caixa de Aposentações e Socorros do Vale do Vouga.	92.983#30		
Caixa de Abono de Família dos Ferrovíarios Portugueses	6:997.767#07	16:656.485#98	
Encargo de obrigações:			
Juros	1:356.878#65		
Amortização	5:861.470#00	7:218.348#65	32:448.614#11
Saldo credor da conta Ganhos e Perdas, em 31 de Dezembro de 1947			3:380.931#26

F – Regulamento da Caixa de Aposentações e Socorros dos CFE

REGULAMENTO

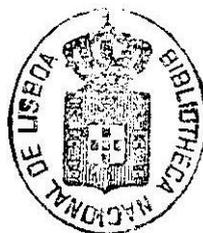
DA

CAIXA DE APOSENTAÇÕES E SOCCORROS

DOS

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DECRETOS DE 31 DE JANEIRO DE 1901



LISBOA

IMPRESA NACIONAL

1901

Senhora. – As regras geraes estabelecidas para a aposentação dos funcionarios publicos mal se compadem com as arduas funcções confiadas ao pessoal dos caminhos de ferro, em grande parte composto de jornaleiros, que, por terem apenas vencimento diario e estarem privados das regalias inherentes a um diploma de nomeação, não deixam de permanecer ao serviço do Estado até se impossibilitarem.

O regulamento de 1 de dezembro de 1892, que organizou os serviços de exploração das linhas do Estado, procurou attender ao futuro de tão prestimosa classe, tornando-lhe applicaveis as disposições do decreto n.º 2, de 17 de julho de 1886, que asseguram a aposentação ao fim de quarenta annos de serviço, com uma pensão não excedente a 600 réis diarios, mediante a contribuição de 3 por cento do vencimento ou salario. Demasiado largo era, porem, o limite de tempo exigido em serviço sobremodo penoso, contrastando com a exiguidade do maximo da pensão estipulada, em relação aos vencimentos de certas categorias.

Não admira pois que nem um só empregado ou operario utilisasse a faculdade que lhe era concedida.

Antes e depois da promulgação d'aquelle regulamento a justiça e a humanidade obviaram ás deficiências da lei escripta, levando os directores a propor e os ministros a conceder, sem explicito fundamento legal, aos empregados e operarios invalidos, subsidios determinados para cada caso especial segundo as circunstancias e o tempo de serviço.

Foi-se avolumando a importancia do dispendio com invalidos, até attingir no orçamento do anno corrente a cifra de 16:600\$000 réis.

Não vem longe o periodo critico dos máximos encargos com esses subsidios, pois tem decorrido trinta e um annos desde que o Estado tomou sobre si a exploração das linhas do sul e sueste, e ha vinte e cinco que foi iniciada a do Minho e Douro.

No regimen a que a lei de 14 de julho de 1899 submetteu as linhas do Estado, impunha-se naturalmente a adopção das normas seguidas geralmente em administrações similares, do Estado ou de companhias. Foi prescripta, pela base 7.^a da referida lei, a creação de uma caixa especial de aposentações do pessoal administrativo e jornaleiro dos caminhos de ferro do Estado, gerida e subsidiada pelo Conselho de Administração.

É, pois, tempo, hoje que se acham ultimados os indispensáveis estudos e trabalhos preparatórios, de tornar effectiva essa prescripção da lei, confiando a uma instituição de previdencia a benefica missão de assegurar os possiveis meios de subsistencia na

invalidez e o futuro das familias ao pessoal ferroviario, digno como poucos da solicidade dos poderes publicos.

Em successivos diplomas officiaes tem sido affirmado que justo proposito de recompensar mais largamente, logo que ser possa, perigos e fadigas em que se consome o melhor da existencia e se perde por vezes a vida. E se a elevação dos vencimentos só gradualmente pode ser realizada, não é a menos efficaz, entre as formas de a levar a effeito, a creação de uma caixa com variados fins de assistencia e protecção, que, sem valiosos subsidios da administração não poderia subsistir.

Pede-se, é certo, aos empregados e operarios uma contribuição, que representa para elles o encargo da necessaria previdencia, mas dá-se-lhes muito mais do que poderiam obter, entregues aos seus proprios recursos, mediante igual sacrificio.

Não basta garantir alguns meios de subsistencia aos que, após longa folha de serviços, vergam ao peso dos annos ou sentem esgotadas as forças para o trabalho.

É pouco ainda a certeza de que uma parcella da sua modesta pensão irá amparar a viuvez e a orphandade dos seus. Preciso se torna que a protecção e assistencia, que a Administração dispense, revistam formas tão variadas como as multiplas circumstancias da vida, erma de confortos para a maior parte.

O serviço de caminhos de ferro deve com effeito ter por norma, na sua complexidade crescente: rigorosa pontualidade e segurança em que se possa confiar absolutamente; satisfação das multiplas exigencias do publico; rapidez accomodada ao valor que para a civilização contemporanea tem o tempo. Não conhece intermittencias é feito indifferentemente de dia ou de noite. Nas estações, nos comboios, ou ao longo da via, attendendo o publico ou velando pela segurança da circulação, arrostando com as intemperies, consomem a existencia e as forças numerosos agentes, adstrictos ao seu serviço quasi ininterruptamente, longe não raro de povoados onde encontrem os recursos de todas as especies, sujeitos a disciplina rigorosa, que, por indispensavel, tem variadas e duras sancções penaes. Os dias de descanso e de diversões do publico, que só conhece os empregados ferro-viarios para se queixar do seu serviço, são para elles os mais cheios de canseiras e preocupações.

Sobem estas do ponto, quando qualquer incidente, por vulgar que seja, vem perturbar a normalidade do serviço, e exigir esforços extraordinarios para a restabelecer. É forçoso reparar a via, acudir com soccorros, organizar comboios, attender ao telegrapho. E após esse esforço, em vez do descanso necessario, as exigencias

quotidianas do serviço normal. E ao menor descuido, a qualquer infracção dos preceitos regulamentares pode corresponder um acidente grave, fertil em responsabilidades.

Pouquíssimos serviços publicos são tão rigorosos nas suas exigencias. Justo é, pois, que a taes deveres correspondam vantagens excepçionaes. As caixas de aposentação dos caminhos de ferro, alem das reformas a invalidos e pensões ás familias, proporcionam, quasi todas, ao pessoal soccorros medicos e subsidios. na doença, adeantamentos e outros auxilios em circunstancias criticas, o fornecimento a credito dos objectos mais necessarios á vida, habitações saudaveis por modica renda, supplementos de retribuição nas localidades insalubres, que tornem mais facil a resistencia pela melhor alimentação e resguardo, meios de instrucção para os filhos, funeral decente.

Porque não ha de ter, Senhora, igual variedade de fins a caixa que vae ser creada?

Não se oppõe a isso a lei, embora attenda apenas explicitamente á aposentação e ás pensões de sobrevivencia, sem prohibir, porem, auxilios que teem com estes intima connexão em todas as instituições similares. Se o manifesto proposito do legislador foi assegurar á exploração dos caminhos de ferro pelo Estado as vantagens resultantes do regimen a que é sujeita nas linhas exploradas por companhias, e vasá-la nos moldes geralmente usados, tão diversos dos que propõe a symetria burocratica, d'elle deriva, logicamente e sem offensa da lei, na qual se encontra em germen, a variedade de fins secundarios attribuidos á caixa, como salutar complemento do fim primordial.

Os beneficios feitos ao pessoal pelos adeantamentos e pelo fornecimento de generos a credito são origem de lucros que engrossam o seu capital. O auxilio prestado ao empregado que se encontra em precarias circunstancias, melhorando-lhe as condições da vida, afasta a epoca em que a impossibilidade physica tornará necessaria a aposentação, diminuindo pois os encargos respectivos.

São importantes, é certo, os subsidios concedidos á caixa no projecto de regulamento que tenho a honra de propor a Vossa Majestade; representam, porem, o complemento de vencimentos e salarios modestos, exigido pela mais estricta equidade. Não é justo, nem humano, que a miseria seja epilogo de uma vida consumida em arduo serviço publico. Não podem os empregados prover por si sós ao futuro, seu e da familia. O que receberiam, se maior estipendo coubesse, teem-no assim sob a forma de subsidios á caixa.

Até hoje concedeu-se a aposentação sem encargo previo de quotas; as que são exigidas d'aqui por deante devem ter por compensação mais algumas regalias.

Calcular o onus provavel que representam essas vantagens asseguradas ao pessoal, seria trabalho demorado e difficil por falta dos elementos necessarios; é porem fiador seguro da sua inutilidade a experiencia de tantas instituições analogas das principaes administrações ferroviarias. Demais, reforçam-se os carris, renova-se o material circulante, melhora-se a exploração, dispende-se o necessario, sem regatear recursos, para attender ao desenvolvimento do trafego das linhas. Não merecem acaso algum attenção e solitudine os laboriosos agentes da sua prosperidade?

Senhora! Avalio quanto será grato ao nobilissimo coração de Vossa Majestade, aberto a todos os infortunios e prompto para todas as iniciativas generosas, lançar as bases de uma instituição de previdencia, pela qual o Governo de um país christão e civilizado desempenha a sua missão de protector dos fracos e procura ser justo e humano para com humildes e benemerentes trabalhadores.

Fica assim vinculado á criação d'essa caixa, da qual elles esperam auxilio nas difficuldades da vida, segurança-do futuro na velhice e uma nesga de céu azul para os seus, divisada por entre a calligem da viuvez e da orphandade, o nome augusto de Vossa Majestade, tão querido dos portugueses pelas excelsas virtudes e pelo constante bem fazer que symbolisa.

Digne-se Vossa Majestade, concedendo a sua approvação ao projecto de regulamento que tenho a honra de subscrever, evocar á existencia, fadando-a para bem, uma instituição entre todas benefica.

Paço, em 31 de janeiro de 1901 = Manuel Francisco de Vargas.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, e usando da auctorização concedida ao Governo na base 7.^a da lei de 14 de julho de 1899 hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.^o É creada uma caixa de aposentações e soccorros do pessoal administrativo e jornaleiro dos Caminhos de Ferro do Estado, a qual será gerida e subsidiada pelo Conselho de Administração dos referidos Caminhos de Ferro.

Art. 2.^o A organização e funcionamento da caixa de aposentações e soccorros ficarão sujeitas aos preceitos do respectivo regulamento, o qual, fazendo parte integrante d'este decreto, baixa assignado pelo referido Ministro e Secretario d'Estado.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar.

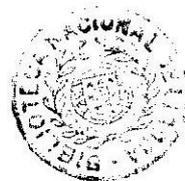
Paço, em 31 de janeiro de 1901. = RAINHA REGENTE. = Manuel Francisco de Vargas.

G – Modelo Geral das Caixas de Previdência

REPÚBLICA PORTUGUESA

MODELO GERAL DE REGULAMENTO
das Caixas Sindicais de Previdência
e das Caixas de Reforma ou de Previdência

Publicado no «Diário do Governo» n.º 136,
2.ª série, de 9 de Junho de 1954



LISBOA ◀ Imprensa Nacional ▶ 1955

REVISTA PORTUGUESA DE COMUNICAÇÕES

QUINZENARIO DE ESTUDO E DIVULGAÇÃO DOS PROBLEMAS REFERENTES AOS TRANSPORTES TERRESTRES, MARÍTIMOS E AERÉOS E AO TURISMO

CHEFE DE REDACÇÃO J. DUARTE COSTA Redacção e administração PRAÇA DE D. PEDRO, 3-3.º TELEFONE T. 1638	DIRECTOR J. CARVALHO DOS SANTOS SECRETARIO DE REDACÇÃO RAUL ESTEVES DOS SANTOS	ADMINISTRADOR E EDITOR VASCO FELIX Composição RUA DO SEDULO, 2-C 1.º Impressão RUA DA ROSA, 99
---	--	--

Propriedade da Empresa «COMUNICAÇÕES LIMITADA»

COMISSÃO DE REDACÇÃO

DR. MANUEL RODRIGUES, Antigo Ministro, Prof. da Faculdade de Direito e administrador do Porto de Lisboa
 ADALBERTO VEIGA, Chefe de Divisão do Serviço Internacional dos Correios e Telegrafos
 DIOGO SOBRAL, Eng. da D. G. dos C. de Ferro
 JALES GUIMARÃES, Eng. do quadro de C. de Ferro
 MANUEL DOMINGUES DOS SANTOS, Eng. da D. G. dos C. de Ferro

COLABORADORES

CUNHA LEAL, Ant. Pres. Ministerio, Eng. e Governador do B. de Angola.
 DR. ABRANCHES FERRÃO, Ant. Ministro, Prof. de Direito e Cons. Jur. da D. G. dos C. de Ferro.
 DR. JOÃO PINHEIRO, Ant. Ministro e Advogado
 DR. NUNO SIMÕES, Ant. Ministro e Sec. Ger. do S. T. Administrativo.
 DR. ROCHA-SARIVA, Ant. Ministro e Director da Faculdade de Direito.
 UTRA MACHADO, Ant. Ministro e Prof. da Escola de Guerra
 VELHINHO CORREIA, Ant. Ministro e Oficial do Exercito.
 DR. VEIGA SIMÕES, Ant. Ministro e Diplomata.
 DR. ALBANO MONCADA, Vice-Governador do B. de Angola e Juiz de 2.ª Inst.
 ALBINO DA SILVA AROSO, Eng. da D. G. dos C. Ferro.
 DR. ALVARO MACHADO, Chefe de Repar. do Min. do Comercio.
 ANDRADE GOMES, Funcionario superior de C. de Ferro.
 ANTONIO VALENÇA, Eng. da Junta Aut. das Estradas.
 DR. ANTONIO VIEIRA, Advogado.
 CANAVARRO DE MORAES, Eng. Adm. Geral dos Edif. e Mon. Nacionaes.
 CARLOS MONCADA, Eng. Electrotecnico.
 CARLOS CRUZ, Eng. da D. G. dos C. Ferro

CESAR FERREIRA, Capitão de fragata e Prof. da Escola Naval.
 DR. CHAVES D'ALMEIDA, Advogado.
 CHAVES DE OLIVEIRA, Eng. Civil.
 CORREGEDOR MARTINS, Major de Engenharia
 COSTA LEITE, Eng. em Serviço da D. G. dos C. Ferro
 COUTO DOS SANTOS, Eng. Prof. da Faculdade de Engenharia do Porto.
 EDUARDO CARVALHAL, Major de Engenharia
 FERREIRA DO AMARAL, Eng. Civil.
 FLAVIO BORGES, Eng. em Serviço da D. G. dos C. de Ferro.
 FRAZÃO SARDINHA, Engenheiro.
 GAMA LOBO, Funcionario Superior de C. Ferro.
 GERVASIO LEITE, Eng. Director do Porto de Leixões
 GUILHERME DE AZEVEDO, Coronel do Exercito
 GUILHERME A VIDAL, Oficial de Marinha Mercante
 GUERRA MAIO, Secretario Administrativo da Camara Portuguesa de Comercio em Paris
 HENRIQUE RAMOS, Funcionario Superior de C. de Ferro.
 HERMINIO SOARES, Eng. da D. G. dos C. de Ferro
 JOÃO GOUVEIA, Engenheiro
 JOSÉ DOS SANTOS, Sec. da Liga dos Off. da Mar. Mercante.
 JUDICE DE VASCONCELOS, Capitão Tenente
 JULIO LAPA, Engenheiro.
 LUIZ COUTO DOS SANTOS, Engenheiro

MARCELINO CARLOS, Cap. de Fragata
 MANOEL GERVAL, Funcionario Superior de C. de Ferro.
 MARIO FILGUEIRAS, Eng. da Junta Aut. das Estradas.
 MELO QUEIROZ, Eng. Civil.
 MIRANDA GUEDES, Eng. Dir. dos Ser. Municipalizados de Aguas e Saneamento do Porto.
 DR. MOTTA VEIGA, Con. Juridico da D. G. dos C. de Ferro.
 NOGUEIRA SOARES, Eng. da D. G. dos C. de Ferro.
 OSCAR SATURNINO, Eng. Dir. do Obs. da Serra do Pilar.
 PINHEIRO CORREIA, Capitão aviador.
 PINTO E NETO, Oficial de Marinha Mercante.
 ROCHA FERREIRA, Eng. Director das Estradas do Norte.
 SA FERNANDES, Eng. em Ser. na D. G. dos C. Ferro
 DR. SERRÃO MARREIROS, Con. Jur. da D. do G. Junto dos C. F. do Estado.
 SOARES DA COSTA, Eng. Const. Naval
 SEVERIANO MONTEIRO, Eng. da D. G. dos C. de Ferro
 DR. SIMÕES RAPOSO, Advogado.
 SOARES DAVID, Eng. da D. G. dos C. de Ferro.
 SOARES FORTUNATO, chefe de Serviço do M. D.
 TIODORO DA COSTA, Eng. Construtor Naval.
 URBANO RODRIGUES, Jornalista.
 DR. VIRGILIO CORREIA, Prof. da Universidade de Coimbra
 VIEIRA DE CASTRO, Engenheiro.

todas as fantasias de interpretação. Não vejo que possa, com facilidade, atribuir-se-lhe significação e sentido diferentes dos que, nas suas palavras e no seu espirito, inteira e abertamente se contem.

Todavia o seu malfadado destino acaba de o atitar, por empurrão da C. P., para o campo esmiuçante de uma controversia juridica. Suponho que será custoso arrancar às francas disposições do referido artigo uma intenção diferente da que se lhe escuta quando se lê e analisa. No entanto, numa ansiosa busca de conveniências e vantagens, a intelligencia dos administradores da C. P. deixou-se obscurecer e viu duvidas possíveis aonde só existe uma possível certeza. Mas compulsemos o texto:

Art. 16.º — A Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado continuará a satisfazer os encargos que tenha para com o pessoal reformado, inclusivé para com os socios da extinta associação de Socorros Mutuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou suas familias e para com o pessoal inscrito ao abrigo do respectivo regulamento, sendo mantidas as receitas que, pelos regulamentos actuais, lhes pertencem, bem como todas as receitas fora do trafego que não estejam já incluídas nos referidos regulamentos.

1.º — Havendo necessidade de lhe ser attribuido qualquer subsidio para cobrir os seus encargos, será ele repartido entre as duas partes proporcionalmente ao total das quotas pagas, respectivamente até á data da transferencia da exploração e posteriormente a essa data, pelos agentes reformados e falecidos, productores das pensões de reforma e de sobrevivencia, no ano social considerado.

2.º — A comissão administrativa da referida Caixa será constituída por dois dos delegados do Governo a que se refere o art. 28.º; dois representantes da administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; dois representantes do pessoal interessado na administração da mesma Caixa (um por cada grupo de linhas arrendadas) por ele eleitos, devendo, essa comissão escolher, de entre os seus membros, o presidente o tesoureiro e o secretario, e tendo o presidente voto de qualidade.

Definidos os termos e analisadas as frases logo se conclue por um unico sentido, por um unico desejo, por uma unica intenção. A idea do arrendamento cumuloú simpatias e arrancou hostilidades numa intensa discussão de largos anos.

E o comprevel receio, por banda do pessoal, de uma possível sonegação de vantagens e regalias, sem uma melhor acomodação das condições de rendimento, progresso e exploração das linhas, não foi a menos importante das razões, determinantes da hesitação e do receio de quantos, por dever de cargo, meditaram o problema. Mas, posto no espirito do primeiro contratante o proposito de arrear da administração do Estado um serviço que se lhe afigurou inconveniente, totalmente o quiz afastar de si, entregando-o, a troco de uma renda, ao particular que lhe pudesse sopurtar os encargos e que, por especiais motivos, pudesse tirar seguras conveniências da sua exploração. Este pensamento, allaz dominante, importa consideravelmente para o bom entendimento das clausulas contractuais. O proprio art. 16.º é bem a tradução exacta desta preocupação. Fenta, efectivamente a entrega do material e do pessoal, tanto se quis ficar livre de determinados direitos e obrigações que, sem, é claro, ferir interesses criados, até se estabeleceu (art. 15.º) que a companhia concessionaria levaria tambem, com todos os encargos e direitos, o peso e as conveniências dos «contractos de trabalho» existentes á data do arrendamento. Quiz-se, pois, por forma evidente, marcar o criterio que marcaria o comerciante que, havendo tomado negocio extranho ao seu usual, dele se quizesse desfazer entregando-o, por balanço, com passivo e activo. Por isso, quando a letra do art. 16.º sopurtasse duvidas, as razões visíveis que o informaram não se acomodariam com a interpretação da C. P., visto como tal interpretação está inteira-

mente fora das intenções do auctor daquele preceito expresso. Efectivamente, querendo a C. P., que, na repartição do subsidio referido no paragrafo 1.º do art. 16.º, se não entre em linha de conta, quanto a si, com os encargos determinados por agentes reformados ou falecidos antes de 11 de Maio de 1927, é querer coisa diferente do que se estatuiu, do que se disse na citada clausula contractual e da que é, considerado o contracto em conjunto, rasoavel e justa. O referido paragrafo 1.º do art. 16.º não prevê a hipotese de duas diferenças e ao referir-se ao possível subsidio manda-o repartir «pelás duas partes, proporcionalmente ao total das cotas pagas».

Em frente de disposições que teem, como se vê, a natureza de uma reflectida intenção, a indole de um proposito claro e o geito da frase que se escreve para ter um unico sentido e uma só interpretação, como ha-de tentar-se o rebusco de duvidas e a explicação de hesitações? Eu não vejo que a equidade sofra ofensa com a rigorosa aplicação, da clausula controvertida, mas ainda, quando assim fosse, manda a justiça, dádo que se trata de negocio tão rogado, que se não desdenhe do osso quando tão apetedidamente se saboreia a carne.

Estou inteiramente convencido de que as doutrinas que de fendo serão confirmadas pelo acordão dos arbitros; todavia, em, homenagem á jurisprudencia das cautelas e tendo em consideração que a historia não serve apenas para matar ocios, atrevo-me a desejar que, na escritura da constituição do juizo arbitral, se não ponha de banda a faculdade que, em materia de recurso, oferece o paragrafo 1.º do art. 45.º do Código do Progresso Civil. Sendo consultor juridico da Delegação do Governo o meu illustre e intelligente colega dr. Serrão Marreiros, a quem o contrato é tão familiar, tranquilisa as minhas apreensões a segura convicção de que ele, indocado pela função do seu cargo, pela sua competencia e pelo seu saber, nos fará mais uma afirmação das suas apreciaveis qualidades.

Para terminar, e porque vem muito a proposito, vá lá a historia: conta-se que nos tempos recuados das diligencias e transportes correlativos, um almocreve ia de longada com macho ajujado ao peso de mercadoria de pouca monta. Ao ter de atravessar um rio, que as ultimas invernias haviam tornado caudaloso, o almocreve tocou-se de seus receios. Afmetado porém pela aflição de perder o abrir da feira, sempre verdascou o macho. A torrente batia rijo nas pernas do animal e este cambaliava. Então o bom do almocreve, rogando ao ceu, ofereceu uma libra á Virgem da sua devoção sob condição de macho e carga atravessarem o rio sem novidade de maior. O caudal, no entanto, continuava forte e a segurança do macho ia de mal a peor. «Duas libras» ofereceu o almocreve affito; tres libras, ... quatro, ... cinco, ... seis libras vos darei Senhora se o macho passar. Nsto, alguém que via e ouvia o almocreve, aconselhou: «homem, não prometa tanto, porque tanto não valem macho e carga». «Ora adeus, meu amigo.» retorquiu o almocreve. «Dixe você que o macho passe porque... as contas com a Virgem eu as farei depois»

CARVALHO DOS SANTOS

A

REVISTA PORTUGUESA DE COMUNICAÇÕES

ENCONTRA-SE A VENDA
EM TODAS AS BIBLIOTE-
CAS DAS ESTAÇÕES DE
CAMINHOS DE FERRO.

UMA ARBITRAGEM

A C. P. e o Estado

Noticiámos, no nosso ultimo numero, a instalação do tribunal arbitral requerido pela C. P. para julgamento de duas questões suscitadas por divergencia de interpretação dos art.ºs 6.º e 16.º do contracto de arrendamento das linhas do Estado; informamos hoje que esse tribunal, sob a presidencia do Juiz Sr. Dr. Manuel Nunes da Silva, já reuniu por diversas vezes.

O assunto, que aliaz já aqui foi tratado com cuidado e com largueza, merece, pelo seu aspecto moral, pelo sintoma que revela e pelas consequencias a que pode conduzir, que atentamente se considere e que para olhem não só as entidades officiaes como tambem todos aqueles que se interessaram e se estão interessando ainda pelo exacto valor das afirmações com que a C. P. tem defendido certos criterios tecnicos, determinada acção administrativa e opiniões especiaes.

Tornamos, por isso, ao assunto e procuramos colaborar no seu inteiro esclarecimento tentando auxiliar assim a natural curiosidade e legitimo interesse de todos.

*
* *
*

No fecho das contas de 1927 a C. P. não incluiu como *despêsas de exploração* das linhas do Estado a importância da renda fixa a que se refere o art.º 5.º e a alínea b) do art.º 6.º do contracto de arrendamento.

Ora é sobre o saldo resultante entre a receita e a *despêsa de exploração* que se calcula a verba de gratificação aos administradores, computada em 2% da «receita líquida», nos termos do § 3.º do referido art.º 6.º.

A Delegação do Governo entendeu errados aqueles calculos, visto que, na sua opinião, a renda de 6% deveria ser incluída como *despêsa de exploração, classificando-a mesmo como a primeira dessas despêsas*, resultando desta interpretação um saldo de exploração inferior ao indicado pela C. P. e, conseqüentemente, uma gratificação muito inferior à que nas contas vinha atribuída aos administradores da C. P.

Não temos elementos para determinar exactamente o corte introduzido pela Delegação do Governo na referida gratificação, mas, segundo nos consta, esse corte atinge quantia superior a duas centenas de contos em ano e meio de exploração, visto que nas contas da exploração respeitantes ao ano de 1928, ultimamente encerradas, a mesma questão se produziu.

A C. P. alega, em defesa das contas apresentadas, que, constituindo a renda fixa um encargo financeiro, não deve esta ser classificada como *despêsa de exploração*, visto que os encargos daquela natureza não são assim classificados em administração e contabilidade ferroviária.

A isto respondem a Delegação do Governo que o contracto de 11 de Março de 1927 é apenas um contracto de *arrendamento de exploração*, sendo todas as suas contas assim classificadas, visto que pela natureza do mesmo contracto elle não comporta outras contas; e

cita em reforço da sua opinião a análise dos art.ºs 9.º e 13.º do contracto que, fixando taxativamente que dos valores de «estabelecimento» a C. P. apenas é depositária e que os materiais têm que ser liquidados num prazo relativamente curto, claramente define que todas as importâncias que figurem nas contas resultantes do mesmo contracto são de «*exploração*», visto não serem de «estabelecimento» nem de «materiais», que são as três grandes divisões das contas de qualquer empresa ferroviária.

A C. P. pretende estabelecer, para sua defesa, uma distincão entre o termo «receita líquida» a que se refere o § 3.º do art.º 6.º do contracto de arrendamento, que serve de base ao cálculo da gratificação aos administradores da Companhia, e o termo «lucros líquidos» que figura no corpo do mesmo artigo.

A Delegação do Governo não aceita porém tal distincão, porquanto, no seu entender, os dois termos são absolutamente iguais no fecho das contas, quando applicados à exploração de caminhos de ferro.

Com efeito, a exploração faz-se creditando as verbas próprias pelo *consumo* do material e não pela sua *acquisição*, de fórma que a existência de materiais em armazem, podendo, pela sua maior valorização, influir na conta de «ganhos e perdas de gerência» não influe de fórma alguma nos «lucros de exploração»; isto é, se feito um orçamento para exploração com «superavit» esse orçamento se cumprir à risca, o lucro de exploração é igual à diferença entre a receita e a *despêsa* do mesmo orçamento, ou seja a sua «receita líquida». Qual é portanto a diferença entre a «receita líquida» e «lucros líquidos»? Simplesmente esta: «lucro liquido» é uma designação de fim do exercício; «receita líquida» é a diferença existente em qualquer periodo do exercício, entre a receita e a *despêsa* da conta de «exploração», chamando-se portanto «lucro de exploração» à parte do lucro total de gerência que à exploração se deve e que é igual à «receita líquida» no fim do exercício.

O outro assunto para que reúne o tribunal arbitral é o que diz respeito à parte que no «déficit» da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado pertence à Companhia para amortização do mesmo, nos termos do § 1.º do art.º 16.º do contracto de arrendamento. A C. P., duma maneira geral, recusa-se a pagar a sua quota-parte do «déficit» quando neste esteja incluída a parte proveniente das pensões pagas a empregados que lhe não tenham prestado serviço, entendendo que o «déficit» anual deve ser dividido em dois, pagando ela uma quota-parte do menor, para o que apresentou uma tese segundo a qual, num «déficit» provável de 7.200 contos, caberia à C. P. pagar 90 contos e ao Estado 7.110 contos, o que é manifestamente contrário à letra e ao espirito do citado § 1.º, que, a ser assim interpretado, desnecessário se tornava tê-lo o Estado introduzido no contracto.

É claro que a Delegação do Governo não podia aceitar, como não aceitou, tal critério, pois o § 1.º em referencia não estabelece distincão alguma na sua apli-

CURRICULUM VITAE (Modelo Europeu)



INFORMAÇÃO PESSOAL

Nome RAFAEL PEREIRA GONÇALVES
Morada Urbanização das Virtudes, Rua Visconde D'Asseca, lote 27
Código Postal 2050-040 Aveiras de Baixo
Telefone 263402565
Telemóvel 939595990
Correio Electrónico rafaelpgoncalves@gmail.com
Nacionalidade Portuguesa
Data de Nascimento 15-10-1949

FORMAÇÃO ACADÉMICA

FREQUÊNCIA DE MESTRADO 2.º Ciclo (Processo de Bolonha)
Curso História Moderna e Contemporânea
Especialização Cidades e Património
Tema Associativismo Social Ferroviário
Data Setembro 2008 – Junho 2011
Instituição de Ensino ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

LICENCIATURA 1.º Ciclo (Processo de Bolonha)
Curso História
Início Setembro de 2005
Conclusão Julho de 2008
Classificação 14 (Catorze) valores
Instituição de Ensino ISCTE – Instituto Sup. Ciências do Trabalho e da Empresa

12.º ANO (Via ensino) 5.º Curso
Data Julho de 1988
Classificação 16 (Dezasseis) valores
Instituição de Ensino Escola Secundária António Arroio

ENSINO SECUNDÁRIO Curso Complementar de Equipamento e Decoração
Data Julho de 1983
Classificação 14 (Catorze) valores
Instituição de Ensino Escola Secundária António Arroio

SITUAÇÃO PROFISSIONAL

Profissão	Técnico de Desenho
Especialização	Caminhos-de-ferro
Período	22/04/1974 – 31/12/2004
Situação	Reformado
Desde	15/10/2007

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

Empresa	REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP
Endereço	Estação de Santa Apolónia, 1100-105 Lisboa
Sector	Transportes
Ramo	Ferroviário (Infra-estruturas)
Período	De 1/9/99 a 31/12/04
Função	Especialista de Infra-estruturas, C. Civil
Data	01/10/02
Função	Assistente de Gestão, Regulamentação
Data	01/09/99
Empresa	CP – Caminhos de Ferro Portugueses, EP
Endereço	Calçada do Duque, 20 Lisboa
Sector	Transportes
Ramo	Ferroviário
Período	De 22/4/74 a 31/8/99
Função	Técnico Auxiliar – Administração Patrimonial
Data	01/05/92
Função	Desenhador Projectista
Data	01/02/88
Função	Desenhador
Data	22/10/74
Função	Praticante de Desenhador
Data	22/04/74

