



Sindicato de Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso- Filiado à CUT  
Rua Cussy Júnior, 3-40, centro - 17015-020 - Bauru/SP - Fone-fax (14) 3223-6642 - e-mail: sinferrobru@uol.com.br

# ALL fora da lei

Foi bem isso que constatamos na última reunião de negociação realizada com a empresa em Curitiba em / / de 2012. Nesta reunião, as discussões foram concentradas em jornadas de trabalho e repouso, principalmente para o pessoal de tração que vem sendo submetido a um processo de exploração crescente por parte da Novoeste/ ALL.

Na pauta aprovada pela categoria foi apresentada a reivindicação de que todos os maquinistas e auxiliares que findarem jornada de trabalho fora de sua sede deverão gozar repouso. Esta é uma obrigação das ferrovias, conforme determina o artigo 239 da CLT em seu § 1º - Para o pessoal sujeito ao regime do presente artigo, depois de cada jornada de trabalho haverá um repouso de 10 (dez) horas contínuas, no mínimo, observando-se, igualmente, o descanso semanal.

A empresa se recusa a cumprir o que determina a lei. O gerente de escala em Curitiba Daniel apresentou uma série de argumentos para não cumprir a lei. Desde a falta de estrutura material, até acusações contra maquinista e auxiliares, que estariam

saindo dos pernoites sem autorização, utilizando recursos da empresa para comparem passagens, só porque querem tirar repouso fora de sede. Ora, não se pode generalizar. Se existem alguns poucos, e deve existir, isso não pode ser utilizado para prejudicar toda categoria.

Além de não conceder o repouso fora da sede, à empresa lesa os companheiros nos pagamentos. Como os companheiros são obrigados a encerrar a jornada na máquina, as horas que ficam em estação, em rodoviárias, o percurso de ônibus ou carro até suas cidades, vêm sendo pago como horas de espera e viagem de passe, quando o correto seria pagar todas estas horas como horas extras.

Por outro lado, não concedendo o repouso fora da sede, a empresa pode contar com o trabalho dos companheiros mais cedo, pouco se importando com os danos à saúde que esta pratica pode provocar. Explora até o bagaço e depois dispensa.

O repouso depois de uma jornada de trabalho é um direito legal, assim como a



folga semanal de 24 (vinte e quatro horas), que deve ser concedida na seqüência do repouso, totalizando na sede no mínimo 35 horas de descanso.

O Sindicato informou a empresa que esta cláusula não é negociável, assim como o pagamento correto da jornada de sobreaviso, adiantamento de diárias para todos os empregados e a apresentação do Plano de Cargos Carreiras e Salários da categoria. A próxima reunião de negociação ocorrerá dia 03/05 em Bauru.

## E por falar em repouso...

Muitos maquinistas não estão conseguindo gozar o repouso mínimo legal, e são chamados pela escala de Curitiba antes das 11 horas.

A empresa alega que os trens não têm horários, porém, chama as equipes mesmo estando em repouso para trabalharem

alegando que o trem tem horário. Isso é um absurdo.

Se os maquinistas alegam que o repouso não venceu, são ameaçados, pois os controladores de escala afirmam que se não atenderem o chamado mesmo não tendo cumprido integralmente o repouso, será computado como falta, se o empregado

registrar o ponto em horário diverso do comunicado pela escala em Curitiba.

E depois vem o Daniel, dizer que a empresa segue a lei; que lei cara pálida. Se um gerente de escala não consegue cumprir acordo e a legislação, causando uma série de problemas para os trabalhadores e à empresa, o mesmo deve ser desligado.

# DESCARRILANDO

## Cozinheiros sendo cozidos pela Colocar

A empresa Colocar é a responsável pelos serviços de cozinha nas turmas da via permanente, onde os ferroviários ficam alojados ao longo da linha.



Os cozinheiros e cozinheiras que são terceirizados pela Colocar estão penando nas mãos desta empreiteira.

Os pagamentos não são pagos dentro dos prazos que determina a lei e os atrasos são constantes. Não recebem diárias, e são obrigados a pagar pelas refeições. Além disso, as horas extras que realizam não são pagas pela Colocar. Por conta das peculiaridades do trabalho, são os primeiros a acordar nos acampamentos, e os últimos a iniciarem seu repouso.

Os supervisores da Novoeste/ALL exigem que trabalhem, mas não cobra da empreiteira Colocar que cumpram suas obrigações, se esquecendo que são prepostos da ferrovia, e que esta tem responsabilidades diretas com os trabalhadores. Estas situações já foram comunicadas a Novoeste/ALL, mas nenhuma atitude efetiva foi tomada até agora. Caso a situação não seja regularizada o Sindicato apresentará denúncia por condições análogas a de trabalho escravo, ao Ministério Público do Trabalho.

## Dormindo no ônibus e não na praça

Parece brincadeira, mas não é. Os ferroviários da via permanente das cidades de Miranda e Corumbá, têm sido deslocados para trabalharem em outras cidades e relato de algumas dessas viagens mostram o descaso dos supervisores e gerentes, em garantir as condições de segurança, higiene e saúde. São transportados em ônibus de serviço por longas distâncias o que ilegal, e pasmem; são obrigados a dormirem dentro do ônibus, com ferramentas, parados em

posto de combustível, em muitos casos sem receber alimentação.

Nestes casos, existe outra irregularidade. Estes trabalhadores estão levados de forma precária para trabalharem em cidades e estados que não integram a malha da Novoeste/ALL. Nenhum empregado da Novoeste, está obrigado a prestar serviço nas malhas da FERROBAN e FERRONORTE, e todos os gerentes e supervisores sabem disso. Somos empregados da Novoeste, empresa com personalidade jurídica própria, e com malha definida em cidades dos Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Orientamos todos os companheiros, que estas situações a ocorrer, para ligarem de forma imediata para o sindicato, pois estes casos são casos de polícia, e é o que faremos.

## Acidentes ferroviários

Em 28/03/2012 por volta das 06:00 da manhã, aconteceu mais um acidente no trecho Miranda a Corumbá, entre as antigas estações de Juvêncio e Guaicurus. Este acidente expõe a fragilidade da segurança do tráfego em dias de chuva.



As circunstâncias em que ocorreu este acidente são as mesmas do acidente ocorrido em no trecho de Três Lagoas em 2008, quando dois companheiros perderam a vida. Segundo informações de ferroviários que estiveram no local, a água arrastou o sedimento da via e de um bueiro numa extensão de pelo menos 700 metros de linha.

A empresa tem procurado resolver estes problemas usando um velho expediente, colocara a culpa nos trabalhadores, dizendo que foi falha humana. Se existe falha humana, esta é de responsabilidade de diretores, gerentes, supervisores, quem pressionam os ferroviários a trabalharem em condições de risco para atingirem suas metas, e receberem seus polpudos prêmios e bônus.

Quando a coisa engrossa, escapam de fininho, mandam maquinistas embora, e

problema da falta de segurança na via permanente está resolvido. Foi assim, recentemente, e tudo leva a crer que o maquinista do acidente citado seguirá o mesmo caminho. Até quando vamos aceitar estas condições sem reagir? Não seria o caso da categoria começar a pensar em paralisar as atividades em virtude do descaso da empresa com todos os ferroviários? Companheiros, infelizmente a diretoria da Novoeste/ALL, que fica entocada em Curitiba, só se movimenta quando os trabalhadores entram em ação.

## Alerta sobre transferências

Os ferroviários que caíram no canto da sereia e aceitaram a transferência para Sorocaba, não demoraram em enxergar a realidade. Nesta base da FERROBAN as condições de trabalho são diferentes das praticadas na NOVOESTE. Os valores de diárias, horas extras são diferentes. Existe ainda o famigerado banco de horas e a maldita monocondução, e ninguém esta sendo promovido como prometeu a empresa.

Como já explicamos na edição anterior, as transferências podem ser executadas, desde que a empresa comprove necessidade do serviço, e exista a aceitação do empregado. Todo empregado transferido também tem direito a um ano de estabilidade no emprego, além do direito de receberem ajuda de custo. Nenhum empregado da Ferrovia pode ser transferido pela empresa para malha diversa, como FERROBAN e FERRONORTE, pois estas empresas não integram o contrato de trabalho.

A empresa ameaça de demissão os que recusam a transferência. As pressões para aceitarem transferências irregulares e as demissões de maquinistas por causa de acidentes ferroviários, revelaram as práticas e posturas do gerente da UP de Campo Grande. Como diz o slogan da ALL "a gente vale pelo que faz", então você pode imaginar o quanto está valendo o gerente da UP-Campo Grande no conceito dos trabalhadores.

## Ferrovários da CSM estão perdendo a paciência



Os operadores da CSM estão perdendo a paciência com as condições de trabalho impostas pela Novoeste/ALL. Os problemas começam com a jornada de trabalho que estão realizando. Todos os operadores estão realizando a jornada de 8x6, mas apontam no cartão como se estivessem realizando a jornada de 10x4. É uma irregularidade muito grave, pois, muitas vezes apontam o cartão como se trabalhando estivessem, e na realidade estão de folga.

Também estão ocorrendo fraudes no cartão, com orientação de prepostos da empresa. Citamos o fato ocorrido com a equipe da máquina 6326, que foi orientada a refazer as marcações de ponto, seguindo o que determina a gerência de Curitiba, em virtude de uma turma ter dado um tombo na escala para voltar na outra semana. Este fato provocou alteração da escala, a jornada e dias de trabalho deveriam ser apontados no cartão de forma correta, ou seja, os dias em que realmente as equipes estão trabalhando.

Para tentar resolver estes problemas de escala foi realizada reunião em Bauru em 29/02/12 da qual participaram o gerente Aender e a Elizangela que fazem parte do RH da CSM. Os problemas foram apresentados e discutidos, mas, até agora nenhuma solução foi adotada, demonstrando que a gerência da CSM pouco está preocupada com os problemas. Estas situações acabam provocando outros prejuízos aos trabalhadores da CSM, como o ocorrido no pagamento do dia 01/03/2012, quando os operadores não receberam as diárias realizadas, as horas extras.

Para piorar a situação, supervisores e gerentes estão desrespeitando operadores por meio de ofensas via telefone, dirigindo aos mesmos palavrões, ameaçando de demissão. Isso é Assédio Moral. Orientamos todos os ferroviários da CSM, para que gravem estas conversas, comuniquem o sindicato para que as devidas providências policiais e jurídicas possam ser adotadas.

E tem mais, a empresa está obrigada a fazer o adiantamento de diária. Nenhum empregado deve viajar se não receber a diária adiantada, e também tem direito a intervalo refeição que deve ser concedido entre a quarta e sexta hora de trabalho.

## 30 de abril Dia do Ferroviário

A data remete a uma história que começou em 30 de abril de 1854, quando foi inaugurada a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, conhecida como “Estrada de Ferro de Mauá”, a primeira ferrovia em solo brasileiro. O trajeto, de 14,5 km, ligava o Porto de Mauá, na Baía de Guanabara, a Serra da Estrela, em Petrópolis-RJ.

A partir daí, diversas ferrovias surgiram no Brasil, entre elas a Estrada de Ferro Sorocabana, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, sendo estas três ferrovias fundamentais para o crescimento e desenvolvimento da cidade de Bauru.

Os ferroviários foram uma das primeiras categorias organizadas do Brasil, e deram contribuições fundamentais para conquistar direitos, que depois foram estendidos para todos os trabalhadores brasileiros, sendo uma das mais importantes a Lei Eloy Chaves, publicada em 24 de janeiro de 1923, que consolidou a base do sistema previdenciário brasileiro, com a criação da Caixa de Aposentadorias e Pensões para os empregados das empresas ferroviárias. Após a promulgação desta lei, outras empresas foram beneficiadas e seus empregados também passaram a ser segurados da Previdência Social.

Quando nos debruçamos sobre a história do Brasil e seus fatos mais relevantes, vamos encontrar a participação decisiva dos ferroviários. Citamos alguns exemplos: a participação decisiva dos ferroviários de São Paulo na luta abolicionista transportando escravos para o quilombo de Jabaquara na baixada santista, a greve dos ferroviários do Rio de Janeiro em 1888, que impediu a volta do Imperador D. Pedro II para a cidade, quando da Proclamação da República, a participação em todas as lutas da nascente classe operária no início do século XX, a luta para a constituição da Rede Ferroviária Nacional em 1957, o combate em defesa da democracia e do estado de direito nos anos 60 que se expressa no Trem da Legalidade que saiu de Porto Alegre, e para garantir a posse do presidente João Goulart no Rio de Janeiro, o combate vigoroso ao golpe militar de 1964 que levou muitos ferroviários a prisão, a cassação de direitos políticos e até



a morte. Os ferroviários de Bauru sempre estiveram presentes em todas estas lutas.

Os ataques as ferrovias e aos ferroviários se acentuaram na década de 90, com a aprovação no Plano Nacional de Desestatização do governo Collor de Melo. Neste período os ferroviários e suas entidades de classe lutaram de todas as formas para demonstrar o erro desta política de privatizações das ferrovias. Foi uma luta solitária, pois a maioria da população bombardeada por uma vigorosa campanha da grande mídia servil ao capital assimilou o discurso da modernidade, e como condição imperativa para isso a privatização de empresas e serviços públicos.

Em 1996, no governo de Fernando Henrique Cardoso tiveram início as privatizações, que começaram pela antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, sendo que o processo foi concluído em 1998 com a privatização da FEPASA.

Durante estes 16 anos de operação privada, os ferroviários não se curvaram frente às dificuldades, combinando as lutas em defesa dos direitos da categoria, com luta pela recuperação das ferrovias, que vem se expressando na reivindicação pela decretação da caducidade dos contratos de concessão, e a colocação em operação dos mais de 19 mil quilômetros de malha ferroviária abandonada pelos operadores privados.

Por isso afirmamos que temos o que comemorar temos sim. Comemoramos a capacidade de resistir e lutar desta categoria, que aprendeu em anos de muitas lutas a transformar as adversidades em vantagens. Estamos vivos, e conscientes de nosso papel histórico.

**Roque Ferreira, diretor do Sindicato e Vereador em Bauru.**

# Aposentados e Pensionistas da RFFSA

Os sindicatos que integram a Federação Interestadual dos Trabalhadores Ferroviários da CUT/CNTT/CUT, reunidos em março deste ano, enviaram carta (Box) a Presidenta Dilma reivindicando os atrasados relativos a unificação das tabelas salariais dos aposentados e pensionistas da RFFSA com direito a complementação. A distorção na tabela ocorreu em 2003 e somente no acordo 2010/2011 conseguimos a diferença dos 4,58%, porém, com efeitos retroativos somente a maio de 2011. Nosso pedido é que os atrasados retroajam a 2003.

Os sindicatos que integram a FITF que assinam a carta são:

Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Ferroviário e Metroviário dos Estados da Bahia e Sergipe, Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona da Central do Brasil, Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias e Metroviárias do Litoral de Santa

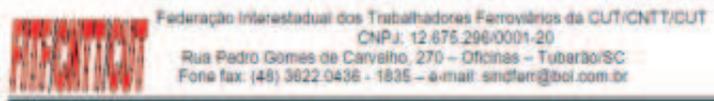
Catarina, Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, Sindicato dos Trabalhadores em Empresas na Área de Transporte e Manutenção em Equipamentos Ferroviários de Conselheiro Lafaiete/MG, Sindicatos dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado da Paraíba, Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias no Estado do Rio Grande do Norte, Sindicatos dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Nordeste, Sindicato dos Maquinistas Ferroviários do Paraná e Santa Catarina, Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Alagoas, Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Estado do Piauí, Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Estado do Maranhão

## Comemoração do Dia dos Ferroviários em Bauru

No 29/04, o Dia do Ferroviário será comemorado com uma série de atividades que serão realizadas na antiga Estação da Paulista em Bauru. As atividades estão sendo coordenadas pelo Museu Ferroviário, e toda a equipe, com a participação do nosso Sindicato e o sindicato da Paulista.

As atividades serão realizadas da 09 às 13 horas. Haverá a

abertura oficial, e em seguida missa sertaneja, e depois apresentação de músicas, catira, exposição de fotografias, tela, feira de artesanato, e como não poderia deixar de acontecer, o passeio no tem da Maria Fumaça. Todos os ferroviários, seus familiares e amigos estão convidados para participarem das comemorações e atividades deste dia.



CARTA Nº 199/FITF/CUT/2012

Tubarão/SC, 13 de março de 2012

Exmª Srª  
Dilma Vana Rousseff  
MD, Presidenta da República  
BRASILIA - DF

ASSUNTO: Pagamento dos atrasados da Unificação da Tabela da extinta RFFSA

Excelentíssima Senhora,

Reivindicamos o pagamento dos atrasados da Tabela Salarial da extinta RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A, referente ao período de MAIO de 2003 a ABRIL DE 2010, visto que V. Exa. já autorizou a Unificação da Tabela Salarial a partir de maio de 2011 efetuando o pagamento dos atrasados em julho de 2011.

Para entender melhor, elaboramos um Memorial, que apensamos ao presente, onde relatamos a importância da decisão da Presidenta em cessar um prejuízo que de viria se estendendo desde maio de 2003 por uma decisão equivocada do Poder Judiciário (TST - Tribunal Superior do Trabalho) quando ratchou a tabela Salarial de uma empresa Federal.

Durante 08 (oito) anos lutamos incansavelmente para vermos essa injustiça parar, considerando que a diferença de 4,548% era mensalmente e, conseguimos ainda no final do Governo Lula saindo com a autorização da Presidenta Dilma Rousseff, através da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S/A, em Acordo Coletivo de Trabalho 2010/2011, conforme registramos no documento mencionado.

São 12 (doze) mil aposentados e pensionistas complementados, a sua maioria absoluta, com conta com mais de 65 anos de vida, esperam que V. Exa. possa corrigir essa benemérita e inaceitável decisão do TST, devolvendo a família ferroviária envolvida a tranqüilidade, ao mesmo tempo, acreditando verdadeiramente que essa será mais uma vitória do mandato de Vossa Excelência que tem como pilar principal a justiça social.

Em nome desses 12 (doze) mil aposentados e pensionistas complementados espalhados por essa imensa nação, aos quais representamos orgulhosamente, queremos antecipadamente agradecer a V. Exa. pela sensibilidade humana e espírito público.

## 8º CONGRESSO DA CNTT-CUT

O Sindicato participou do 8º Congresso da CNTT-CUT realizado de 10 a 13 de 2012 em Votorantim, representado pelo diretor Roberval Duarte Place. O Congresso reuniu delegações de todas as categorias do ramo de transportes da CUT, que discutiram e aprovaram resoluções que poderão em muito contribuir para que o país tenha um Novo Plano Nacional de Transportes, centrado na multimodalidade. Questões de natureza trabalhistas, de jornadas de trabalho também foram amplamente discutidas. A

delegação do setor ferroviário apresentou propostas que foram aprovadas, sendo a mais importante delas, a que reivindica a decretação da caducidade dos contratos de concessão das ferrovias, e implantação de uma nova empresa pública de transportes ferroviários. O combate agora, é para que o governo federal receba as resoluções do congresso e as aplique, e para isso, a categoria terá que estar muito organizada em nível nacional.

Pau na Máquina: Ano XIII, número 252. Diretor Responsável: Roque José Ferreira. Jornalista Responsável: Arthur M. Júnior - Mtb 023536 - Edição eletrônica: Tatiana Calmon. Sede: Rua Cussy Júnior, 3-40 - Bauru/SP, CEP: 17015-020 - Fone (14) 3223-6642 - Fax (14) 3223-6532. E-mail: sinferrobru@uol.com.br. Site: www.sindferroviariosbauru.com.br.

As matérias publicadas são de responsabilidade da Diretoria Colegiada do STEFBUMSM.T.