

# CFM-SUL

**PORTOS E CAMINHOS DE FERRO DE MOÇAMBIQUE E. P.**

MAQUINISTAS DE LOCOMOTIVA

DEPARTAMENTO DE TRACÇÃO

MAPUTO

**EXMO. SENHORES**

**AGENTES INTERESSADOS.**

CARTA N.º 04

DATA: 17/06/2018

ASSUNTO: **GRITO DE SOCORRO**

**Violação dos Direitos dos Trabalhadores e Péssimas Condições de Trabalho**

# Índice

<b>1. Grito de Socorro</b> .....	2
<b>2. Subsídios</b> .....	3
<b>1.1. Subsídio de Risco Profissional</b> .....	3
<b>1.2. Subsídio de Condições Anormais de Trabalho (Poeira)</b> .....	4
<b>1.3. Subsídio por Exercício de Funções do Condutor</b> .....	4
<b>1.4. Funções de Factor agregadas ao Maquinista</b> .....	4
<b>1.5. Excessiva Carga Horária - Horas Extras</b> .....	4
<b>2. Comunicação Interna</b> .....	6
<b>3. Reunião da Direcção com os Maquinistas.</b> .....	6
<b>3.1. Discurso do Director Executivo (Contudente) – (Cândido Gumissai Jone)</b> .....	6
<b>3.2. Discurso do Director de Recursos Humanos (Ório Benzane)</b> .....	7
<b>4. Discurso do PCA; 1 de Maio de 2018</b> .....	7
<b>5. Acidentes Ferroviários</b> .....	8
<b>5.1. Acidentes de Tenga:</b> .....	8
<b>5.2. Outros Acidentes Ferroviários</b> .....	8
<b>6. Viaturas do Departamento de Tracção e a manutenção</b> .....	10
<b>7. Trabalho do Maquinista</b> .....	10
<b>8. Salário do Maquinista de Locomotiva</b> .....	10
<b>9. Visita do presidente da Republica aos CFM-Sul</b> .....	11
<b>10. Prémio do Chefe de Serviço</b> .....	11
<b>11. Resumo</b> .....	12
<b>12. Anexos</b> .....	12

# 1. Grito de Socorro

Esse é o meio encontrados por nos para advertir, alertar dos perigos a que estamos expostos dado o cúmulo de estresse, frustração, sobrecarga física e fadiga associados as péssimas condições de trabalho (deficiência das locomotivas, do material circulante, das linhas e da má coordenação da circulação dos comboios) que aumentam a probabilidade de ocorrência de lesão física, psíquica ou patrimonial.

Se não fizemos a greve anunciada na primeira carta (Anexo nº 1), não foi por medo ou submissão, mas sim por conhecer bem as consequências que ela pode trazer para nos como Moçambicanos, para a Empresa e para Moçambique no seu todo. Somos aparentemente uma minoria sem importância, mas movimentamos a economia do nosso País e dos países vizinhos, *porém somos marginalizados tanto pelas condições de trabalho bem como pelo salário auferido.*

**PEDIMOS SOCORRO A QUEM É DE DIREITO ANTES QUE O PIOR ACONTEÇA.**

Após o pedido de socorro ao PCA dos Caminhos-de-ferro de Moçambique e ao Primeiro-Ministro da Republica de Moçambique, parece que entramos numa colmeia e provocamos as abelhas, visto que todo santo dia há processos disciplinares e punições severas para os maquinistas; só somos punidos.

*Abaixo descrevemos a realidade oculta do nosso dia-a-dia. E o presente documento é acompanhado por dois (2) anexos.*

## 2. Subsídios

Há que perceber que a atribuição desde suplemento por insalubridade, penosidade e risco não constitui um privilégio, mas sim um direito dos trabalhadores, cujo já se contam bons pares de anos que estes estão sendo violados pela parte empregadora. Sem prejuízo da reposição das compensações relativas a duração e horários de trabalho adequados, de acréscimo de dias de férias e de benefícios para efeitos de aposentação, conforme estão previstas pela *Lei de trabalho em vigor em Moçambique*, garantindo condições mais favoráveis aos trabalhadores, **Propomos que seja aplicado o suplemento remuneratório por trabalho executado em condições de risco, penosidade e insalubridade.**

Transportamos e trabalhamos em todos os tipos de poeiras, até das mais perigosas, mas o Director Executivo e o Director dos Recursos Humanos dos CFM-Sul dizem que não merecemos, porque ainda não viram poeira nos nossos pulmões. No entanto, o relatório de avaliação de condições de trabalho abarca várias situações em que trabalhamos mas que não temos direito, quando adquirimos uma doença profissional, apenas nos suspendem dos comboios e somos chamados de inaptos, sem nenhum acompanhamento médico e nem nada. No mesmo recinto de trabalho ferroviário, os outros colegas que não são maquinistas tem direito a esse e a outros subsídios. Seria esse um acto de discriminação?

### 1.1. Subsídio de Risco Profissional

Como é sabido a carreira de Maquinista é de grande risco, tanto pelo exercício como pelo que transporta. Não somos dados o subsídio de risco mesmo sendo uma carreira que por si só significa risco, por exemplo, trabalhamos em máquinas que por vezes ardem (pegam fogo), em corrente de alta tensão, risco de queda durante a inspecção das locomotivas, motores rotativos, transportando carga ou mercadorias altamente inflamáveis e cargas perigosas, porém é negado este subsídio ao maquinista.

## **1.2. Subsídio de Condições Anormais de Trabalho (Poeira)**

Nesta empresa existe o subsídio acima referenciado, no entanto é atribuído a outros agentes excepto o Maquinista e que trabalha em condições piores que as de todos outros que recebem este subsídio e as referidas na Circular, *Ref 164/D. Ferrov-CFM(S)/16* de 14/06/2016.

## **1.3. Subsídio por Exercício de Funções do Condutor**

Desempenhamos funções do Condutor de Comboio em Comboios de Mercadoria, porem não somos pagos por estas, apenas somos cobrados responsabilidades e severamente penalizados quando supostamente houver um erro no exercício dessas funções. Isto é justo?

- Propomos o pagamento deste subsídio para todos os maquinistas.

## **1.4. Funções de Factor agregadas ao Maquinista.**

Actualmente o Maquinista desempenha cumulativamente as funções do Factor, relativas a troca de Ordens de Avanço no Sistema STC por via do OBC, nessas funções nós somos penalizados quando há uma suposta falha ou oscilações do sinal (Sistema) no desempenho dessas funções e nunca remunerados.

## **1.5. Excessiva Carga Horária - Horas Extras**

Trabalhamos mais de 48 horas por semana: A Direcção da Empresa determina que o Maquinista deve trabalhar 12 horas e descansar 12 horas (a contar da hora de entrega do serviço, na integra descansando deste modo o 5 a 6 horas depois de cada jornada), totalizando 84 horas de trabalho por semana mais 36 horas que é preconizado na Lei do Trabalho, as quais não somos pagos e sem direito a feriado e muito menos folgas, sempre como o mesmo dilema de insuficiência de efectivo e conveniência do serviço.

De referir que o Maquinista faz comboios (de Mabalane) que levam cerca de 96 horas consecutivas de trabalho, porem na mesma só tem direito as supostas 12 horas de descanso. Exemplo: os Comboios de TSB, Xinavane, Marragra não levam menos de 30 horas, Salamanga não menos de 20 horas e Komatipoort não menos de 15 horas.

**Assim exigimos a retirada do bónus por quilometragem, e que seja introduzido o pagamento de horas extras contadas a partir do fecho do tempo normal de serviço (oito horas) até a hora de entrega do serviço.** Trabalhando desta forma, contabilizando o tempo de trabalho já estamos todos reformados e, avisamos já que os recém-contratados estão próximos disso.

Para além dos subsídios básicos acima referenciados, existem outros nessa carreira que são negligenciados o seu pagamento, como o caso de:

- Subsídio de trabalho directo no estrangeiro e;
- Bónus de Exclusividade.

## **2. Comunicação Interna**

Há falta de comunicação e, nas pouquíssimas vezes que há a informação sempre chega tarde aos trabalhadores, tudo é ocultado, e o trabalhador é encontrado em surpresa. Como uma das prova disso, Maquinistas ficaram surpreendidos no salario deste mês, pois supostamente do nada e sem nenhum comunicado, foram cortados os únicos subsídios que tinham direito, seria isso certo?

## **3. Reunião da Direcção com os Maquinistas.**

Após o envio da primeira Carta - **Greve dos Maquinistas número 01, de 03/10/2017 ao Gabinete do Primeiro Ministro e ao PCA dos CFM** – (em anexo nr 1), decorreu uma reunião no dia 05-12-17 Convocada pela Direcção para junto dos maquinistas pedir esclarecimentos relativamente ao conteúdo da mesma. A reunião para além de ser um meio de arranjar soluções serviu porem de um pretexto para a Direcção como é o seu apanágio proferir insultos, humilhações, intimidações e demonstração do seu poder sobre nós. Passamos á diante em breve, passagens (discursos existentes em áudios) dos principais intervenientes em representação da Direcção:

### **3.1. Discurso do Director Executivo (Contudente) – (Cândido Gumissai Jone)**

*“... vocês maquinistas da zona sul só sabem reclamar e não gostam de trabalhar... vou racionalizar a mão-de-obra e trazer maquinistas da Beira, os da minha terra e coloca-los no hotel para trabalhar aqui, antes disso, melhor que os incomodados se retirem, peçam demissão, ou férias sem salário da empresa por bem...”*

*O subsidio de risco não esta estatuído na empresa, não obstante, na vida diária todos corremos riscos, aqui nesta sala por exemplo a ventoinha pode cair sobre nos e lesionar. Oque adianta eu pagar-vos dinheiro enquanto consomem poeira e morrem lentamente!? Por outro lado, nunca se provou em exame de Raio X haver poeira nos pulmões do Maquinista...*

*Passarei a recrutar internamente para a formação de maquinistas, porque os de fora julgam-se inteligentes e exigem melhores condições de trabalho...”*

### **3.2. Discurso do Director de Recursos Humanos (Ório Benzane)**

*“...Senhores, eu conheço os salários de todos aqui porque eu que os pago. Querem receber como licenciados, Sendo o nosso trabalho mais complexo que o vosso? Como? Deixem de escrever cartas e vão trabalhar, porque isso não nos aquece e nem nos arrefece. Senão querem trabalhar, vão a rua...” “mesmo que estudem os vossos certificados aqui não servem, porque não queremos licenciados aqui, mas sim apenas maquinistas...”*

Assim sendo, terminou a reunião sem nenhuma solução das nossas preocupações.

## **4. Discurso do PCA; 1 de Maio de 2018**

Alusivo ao dia dos trabalhadores, o PCA chocou bastante aos Maquinistas pelo discurso que passamos a citar: *“...quando há descarrilamento a empresa fica um pouco beliscada e, é por isso que para se corrigir esta questão tem havido processos disciplinares...”*

Não é punindo o Maquinista que os descarrilamentos e acidentes irão cessar. Porque tratam-nos como cães, marginais, vadios ou mendigos de emprego? Até no período de escravatura trabalhávamos melhor que hoje...



## **5. Acidentes Ferroviários**

O maquinista sempre serviu de bode expiatório, ora vejamos os dois maiores acidentes de que mais se fala, onde o maquinista não teve culpa, porém sofreu consequências enquanto os reais culpados nunca foram responsabilizados, aliás são até hoje agraciados.

### **5.1. Acidentes de Tenga:**

O acidente de comboio de passageiros não houve erro humano, mas este foi responsabilizado e expulso, porém se a locomotiva tivesse potência suficiente não teria havido necessidade de cortar as carruagens, e por sua vez se as carruagens estivessem munidas com um sistema de freio operacional e eficiente não teria acontecido a grande desgraça,...

No acidente em que estiveram envolvidos dois comboios do tipo choque frontal, perderam-se sete locomotivas, o responsável não foi o maquinista e o culpado não foi responsabilizado. De salientar que a decisão de por o comboio em circulação (descendente) foi tomada por um membro da Direcção ciente da deficiência do sistema de freio do mesmo e ignorando a advertência do maquinista, porém não foi responsabilizado e por conseguinte esta recaiu sobre o maquinista.

### **5.2. Outros Acidentes Ferroviários**

Por deficiências de máquina (locomotiva), houve um grave acidente em Estevel, os maquinistas ficaram gravemente feridos e outros funcionários, levam sequelas eternas sem nenhum acompanhamento da empresa, usados como descartáveis, a única coisa que a empresa fez foi procurar instaurar processos disciplinares para os maquinistas, mesmo sabendo e tendo tido o alerta das deficiências da máquina.

*Várias vezes houve acidentes na Estação Central de Maputo do tipo embate, causados por sono e fadiga dos maquinistas, além de os punir nada foi feito para corrigir estas situações.*

**Acidente de na linha de Limpopo no comboio 515**, sempre a culpa é do MAQUINISTA, mesmo sabendo que o acidente foi causado pela deficiência da linha.

*Os maquinistas salvaram várias vezes os comboios, por exemplo: o embate entre o comboio de passageiros de Ressano Garcia e um comboio de Mercadorias, o embate entre os Comboios de passageiros de Matola Gare e o de Ressano Garcia ao regresso, como a culpa não foi dos maquinistas ninguém foi penalizado, e este heroísmo nunca foi exaltado nem mesmo reconhecido.*

## **6. Viaturas do Departamento de Tracção e a manutenção**

No nosso departamento existem 2 (duas) viaturas para o transporte de tripulações e para os diversos serviços a que somos solicitados, mas nos últimos meses só tem uma por semana, sempre que uma viatura for a revisão, ao seu regresso não leva mais de uma semana operacional, e a cada revisão gasta-se centenas de milhares de meticais, esta prática atrasa as rendições, elevando o tempo de trabalho dos maquinistas e atrasando a circulação dos comboios. Há algumas pessoas que estão a nos sabotar, a sabotar o trabalho e a sabotar a própria empresa além de saqueá-la com esta prática. Portanto, a não correção destes problemas poderá trazer consequências drásticas e ou culminarem até com mortes por acidentes de viação.

## **7. Trabalho do Maquinista**

Comboio é o culminar do trabalho de vários profissionais, e o erro de qualquer dos profissionais reflete-se diretamente no trabalho do maquinista e tem a obrigação de corrigi-los, depois tratando-o como marginal.

Recebemos indevidamente o subsídio de turno, na realidade maquinista não faz turnos, trabalhamos por escala (sem horário), propomos que se pague o devido.

**Se não formos sensíveis a este caso, com certeza seremos sensíveis a acidentes ferroviários catastróficos que advirão como consequências.**

## **8. Salário do Maquinista de Locomotiva**

Somos pagos o salário mais baixo ao nível da empresa, apesar da grande complexidade do nosso trabalho e dos vários problemas a que estamos sujeitos...

## **9. Visita do presidente da Republica aos CFM-Sul**

São visíveis de longe as mudanças que estão a decorrer dia e noite no Departamento de Tracção com vista a deixar uma boa Imagem de que tudo esta supostamente a decorrer da melhor maneira possível para a visita do Presidente da República, não será necessária uma pesquisa profunda para observar que neste departamento esta tudo de pernas pro ar, desde o uniforme esfarrapado dos Maquinistas bem como dos reias cacifos dos mesmos que neste momento se encontram escondidos por detrás dos novos.

E sem contar que já existem discursos feitos para o caso do presidente perguntar alguma coisa, e todos devemos dizer algo como: *“o trabalho esta a andar normalmente, existem sim uma e outra dificuldade, mas nada que não tenha tido solução e que perturbe o fluxo normal do trabalho”* e quem por ventura falar do real estado que se encontra o nosso serviço, já tem uma punição severa a sua espera. Até quando isso deve continuar assim?

## **10. Prémio do Chefe de Serviço**

O chefe de serviços ferroviários foi atribuído um premio de produção de 500,000.00 meticais (quinhentos mil meticais), e os demais operários só são dados processos disciplinares. Como se o chefe de serviços de transportes ferroviários fosse o único funcionário competente que tripulou todos os comboios, fez manobras, manutenção das máquinas e demais equipamentos circulantes, controlou o trafego, revisou o material, trocou avanços e fez os demais trabalhos que permitiram o crescimento de pouco mais de quatro mil milhões de meticais.

## 11. Resumo

A crescente interferência de pessoas que não percebem da operação e dar ordens onde não deve, tem estado a causar graves consequências, o apelo dos nossos dirigentes na empresa agora é que os comboios circulem com ou sem segurança; por exemplo, os Chefes do Serviço de Transportes Ferroviários, do Departamento de Tracção e do Complexo Operacional obrigam aos maquinistas a levarem os comboios mesmo com as locomotivas com problemas mecânicos, bem como encontrando-se em estado de fadiga, ameaçando e punindo-nos.

- a) Apenas pedimos que se reveja os processos disciplinares que são mesmo para nos prejudicar e prejudicar a empresa pós as reais causas dos acidentes não são apuradas para corrigi-los.
- b) Mudança de Escalão Salarial do Maquinista,
- c) Pedimos que se veja a questão dos subsídios incluindo o de Trabalho no Estrangeiro;
- d) Tempo de trabalho deve se pagar por hora.
- e) Respeito e os problemas já referenciados na carta anterior. (anexo nr 1).

## 12. Anexos

**O presente documento é acompanhado por 2 (dois) anexos que vem a parte:**

- Anexo 1 – Greve dos Maquinistas – Enviada através da *Carta, de 03/10/2017*;
- Anexo 2 - Análise e justificação dos trâmites usados no envio da primeira carta - Enviada através da *Carta número 02, de 24/11/2017*.

*Maputo, aos 17 de Junho de 2018*