



## **SINDICALISMO (ferroviário) : Declínio ou crise ?**

( para reflexão )

### **CAPÍTULO IV - A FORÇA SINDICAL -**

Apesar de tudo e, mesmo com as grandes dificuldades enfrentadas nos últimos anos pelos sindicatos de trabalhadores ferroviários, registou, muito recentemente, em 2006, um aumento da participação sindical, bem como um crescimento na proporção de actividades nos níveis negociais , do movimento sindical, mas que, em termos numéricos, não sustenta as taxas globais de sindicalização e não consegue manter o sindicalismo na ordem do dia no seio dos trabalhadores.

Esta é pois, uma reconhecida acção sazonal , por culpa quase exclusiva da implantação do Sistema de Carreiras que está em curso, e dos factores negociais globais que se repetem sistematicamente numa mesma altura do ano . Pena que não tenha continuidade esta acção , com alguma regularidade , como se pretendia .

Há indicadores que sugerem também que, nos principais sindicatos nacionais, o declínio da taxa de greves é a tendência dominante. Além disso, em certos casos, as quedas nacionais nas taxas de sindicalização e de greve, quer dizer, a redução da força do sindicalismo como instituição e como movimento, parecem fortemente influenciadas por uma mesma causa: o declínio da importância dos segmentos da classe trabalhadora mais propensos à greve.

O que se devia defender era sim o sistema de pluralidade sindical. Esse sistema, porém, tem certos pré-requisitos para funcionar. Um deles é que seja capaz de disciplinar a negociação. Cada parte precisa saber claramente qual é a regra que define a sua quota parte na negociação. As empresas perguntarão : vamos negociar com quem ? O mesmo ocorrerá com os sindicatos: vamos discutir benefícios junto a quem ? No sector ferroviário os acordos sindicais geralmente deveriam começar pelas negociações sectoriais e de classes , bem definidas e terminar nas negociações de interesse empresarial.

Os sindicatos ferroviários, apesar da autonomia, liberdade e pluralidade, negociam segundo sectores e bases de classes definidas há algum tempo e com base em princípios tacitamente acertados entre as partes. O que vale para a negociação, vale para a criação das organizações representativas.

Os "efeitos colaterais" que decorrem da transformação do sistema sindical de unicidade para pluralidade são solúveis. Através de um pacto inter sectorial, por exemplo, os representantes dos ferroviários já estabeleceram um período de carência de vários anos, durante o qual, as negociações continuam seguindo os critérios de categoria e base sectorial hoje existentes , sem nunca terem sido alteradas nem mesmo mediante negociação prévia , entre as partes por elas afectadas .

Mas, neste aspecto, admito que as estatísticas sobre a frequência do conflito comparadas com as relativas ao declínio da proporção de sindicalizados não provam que os declínios nos níveis de sindicalização sejam responsáveis pelas quedas nas taxas de greve.

Há indicações de que onde os níveis de sindicalização são elevados, os sindicatos tiveram mais capacidade de reacção, sendo a greve uma expressão dessa capacidade .

*VirManCarOli  
Outubro 2006*

Reservado os direitos de autor : na cópia, divulgação e publicação .

#### **ADERE AO SINFA**

Sede : Largo das Olarias, 19 – 2.º esq-º 1100 – 376 Lisboa  
Contribuinte : 501 094 318 - Tel. 21 887 1642 / Fax 21 886 4885  
E-mail's : sinfalis@sapo.pt / sinfalx@sapo.pt  
Site : <http://sinfa.no.sapo.pt>