

A CONTROVÉRSIA E AS CONTRADIÇÕES NA JURISPRUDÊNCIA DO TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO NO ENQUADRAMENTO DA CATEGORIA DOS MAQUINISTAS NO CONTEXTO DO MICROSSISTEMA LEGAL ESTABELECIDO PELA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

THE CONTROVERSY AND CONTRADICTIONS IN THE JURISPRUDENCE OF THE SUPERIOR LABOUR COURT IN THE FRAMEWORK OF THE CATEGORY OF MACHINISTS WITHIN THE CONTEXT OF THE LEGAL MICROSYSTEM ESTABLISHED BY THE CONSOLIDATION OF LABOR LAWS

José Bispo dos Santos Filho*

RESUMO: O escopo do presente estudo foi demonstrar e analisar, de forma crítica e científica, as contradições existentes no âmbito da jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho (TST), quanto à classificação do profissional que ocupa a função de maquinista, integrante das “equipagens de trens”, na forma do art. 237, alínea c, da CLT, considerando seu papel de Corte Superior, responsável pela uniformização da interpretação do direito do trabalho no âmbito nacional.

PALAVRAS-CHAVE: Enquadramento Legal. Maquinista. Jurisprudência. Tribunal Superior do Trabalho.

ABSTRACT: The scope of this study is to demonstrate and analyze, in a critical and scientific way, the contradictions existing in the jurisprudence of the Superior Labor Court (SLC) regarding the classification of the professional who occupies the function of Machinist, member of the “Train Fittings”, in the form of article 237, point “C” of the Consolidation of Labor Laws (CLL), considering its role of Superior Court, responsible for standardizing the interpretation of labor law at the national level.

KEYWORDS: Legal Framework. Machinist. Jurisprudence. High Court of Labor.

* Advogado; bacharel em Direito pela Universidade Tiradentes – Aracaju/SE; pós-graduado lato sensu em Direito do Trabalho e Processo do Trabalho pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP) – título de especialista e pós-graduado lato sensu em Gestão de Relação do Trabalho pela Fundação Dom Cabral (Nova Lima/MG); membro da Comissão de Direito do Trabalho da Associação Nacional de Transporte Ferroviário – ANTF.

1 – Notas introdutórias

Conforme será demonstrando no curso deste artigo, a jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho (TST), em algumas situações, classifica os maquinistas como integrantes da categoria “b”, prevista no art. 237, alínea *b*, da CLT, enquanto uniformizou jurisprudência em relação ao intervalo intrajornada dos maquinistas, por meio da Súmula nº 446 do TST, enquadrando os maquinistas como categoria “c”, prevista no art. 237, alínea *c*, da CLT. Diante desses critérios hermenêuticos, diametralmente opostos, os maquinistas não estariam sujeitos aos critérios legais e prerrogativas inerentes à categoria “c”.

2 – Evolução legislativa no trabalho ferroviário

Na acepção de Segadas Vianna¹, quaisquer estudos sobre as origens e a evolução do Direito brasileiro exigem análise dos contextos histórico e político-social do período imperial e das primeiras décadas do regime republicano, mormente quanto à forma desencadeadora dos movimentos sociais (ascendentes ou descendentes). Segundo esse ilustre autor:

“(…) os *movimentos ascendentes*, que deram origem às legislações trabalhistas do México, Inglaterra e França, caracterizam-se pela sua coexistência com uma história social marcada pela luta de classes, com trabalhadores fortemente apoiados por suas organizações profissionais, com o espírito de classe bem nítido e com a existência de indústrias ou atividades produtivas arrematando grandes massas de trabalhadores.”²
(grifo no original)

Enquanto isso, no Brasil, predominou o *movimento descendente*, que tinha como características: a) a inexistência de luta, sem que isso indicasse ausência de uma questão social latente; b) falta de associações profissionais de expressiva representatividade; c) grupos sociais ainda inorgânicos; e d) ausência de atividades econômicas que exigissem massas proletárias com densidade³.

No caso dos ferroviários, excepcionalmente, ocorreu uma *movimentação ascendente*, conforme explica Gerson Lacerda Pistori⁴:

1 SÜSSEKIND, Arnaldo Lopes *et al.* *Instituições do direito do trabalho*. 18. ed. São Paulo: LTr, 1999. p. 54-55.

2 SÜSSEKIND *et al.* *Instituições...*

3 *Ibidem*, p. 55.

4 PISTORI, Gerson Lacerda. Os intervalos intrajornada e entrejornada no transporte ferroviário. In: GRANCONATO, Marcio Mendes; NAHAS, Thereza Christina (Coord.). *Contratos de trabalho no setor de transporte*. São Paulo: LTr, 2014. p. 68.

“Aqueles que trabalhavam para as ferrovias, principalmente as dirigidas pelo Estado, a par de sentirem-se discriminados e profundamente explorados, também percebiam a importância que aquela atividade possuía para os locais em que trabalhavam, assim como para a empresa que os empregava, ainda que de forma rústica e de organização não sistematizada. O aumento quantitativo da demanda, da exigência e dos arbítrios, acrescido das necessidades diárias de sobrevivência, levou adiante às reivindicações: a primeira que redundou em greve foi o aumento de salário, em 11 de outubro de 1889, na estrada de Ferro D. Pedro II, logo depois denominada Estrada de Ferro Central do Brasil.”

A respeito desse *movimento ascendente*, no final do século XIX, a historiadora Gláucia Cristina Candian Fracarro abordou, com profundidade, a história e o poder de influência dos ferroviários da Estrada de Ferro Central do Brasil no que tange ao contexto da formação da classe operária carioca, desde a proclamação da República à greve geral de 1920, ocorrida no Rio de Janeiro, iniciada pelos trabalhadores da Leopoldina Railway Company, conforme passagem que segue:

“A proximidade com o Poder Público favorecia a prática de lutar por leis. É possível até mesmo afirmar que os empregados da ferrovia possuíam maiores possibilidades de exercer pressão sobre o Legislativo e, portanto, de conquistar parte das reivindicações. Para Maurício de Lacerda, essa posição política privilegiada resultava do paternalismo do Estado inspirado pela conveniência em manter a ordem nas empresas que gerenciava. A esses aspectos, acrescento a prática de responder ao regulamento de serviço, cuja burocracia funcionava como base dos direitos e o fomento à morigeração dos empregados, característica que os ferroviários sempre reforçavam em petições, o que daria legitimidade às suas reivindicações, como mostrado acima.”⁵

Na visão da aludida pesquisadora, a formação do *movimento ascendente*, que resultou em diversos movimentos grevistas nos anos de 1889 e 1920, tinha como plano de fundo múltiplos fatores, como a influência do anarquismo no sindicalismo revolucionário (tendência que se construiu a partir da CGT francesa); luta pela equiparação de direitos com empregados públicos; prática de assédio moral (com fortes indícios de castigos físicos praticados pelos chefes dos empregados da Central do Brasil); além do alto índice de acidentes de

5 FRACARRO, Gláucia Cristina Candian. *Morigerados e revoltados: trabalho e organização de ferroviários da Central do Brasil e da Leopoldina (1889-1920)*. 2008. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade de Estadual de Campinas, Campinas, 2008. p. 70.

trabalho: apenas, entre 1889-1899, os acidentes chegaram a 1.579, com 382 vítimas fatais⁶.

Observa-se, assim, que os ferroviários foram um dos grupos de operários com maior protagonismo na formação do direito do trabalho pátrio, bem como dos demais direitos sociais, como a concessão de quinze dias de férias aos ferroviários da E.F. Central do Brasil, pelo ministro da Agricultura, Demétrio Ribeiro, ainda no regime do império, em 1889⁷.

Apesar do marasmo legislativo na constituição dos direitos trabalhistas, no período de 1914 até a Revolução de 1930, sobretudo, motivado pelo transcurso da Primeira Guerra Mundial, os trabalhadores ferroviários, na vanguarda, conseguiram avanços nesse período, como o direito dos trabalhadores ferroviários da Central do Brasil na percepção de domingos e feriados, pelo Decreto nº 12.844, do ano 1918⁸, com maior destaque para a edição da Lei nº 4.682, de 24 de janeiro de 1923, que criou as caixas de aposentadoria e pensões para os ferroviários, de iniciativa do deputado Eloy Chaves⁹.

Nos anos de 1934 a 1937, ainda sob a égide da Constituição de 1934 e precedentemente ao golpe de Estado ocorrido em 10 de novembro de 1937, os operários ferroviários avançaram nas conquistas com a edição do Decreto nº 279, de 1935, que criou o conceito de serviço ferroviário e aspectos vinculados à duração da jornada de trabalho. A respeito disso, Gerson Lacerda Pistori¹⁰ assevera que:

“Ali se inseriu legalmente a divisão dos ferroviários por categorias de serviços, regulou-se detidamente a jornada e as prorrogações, o descanso semanal e as escalas de serviços. Estratificou-se ainda a figura do empregado ‘extranumerário’ e as especificidades de ‘prontidão’, ‘sobrevivo’ e a característica especial da localidade de trabalho denominada ‘estação anterior’.”

O aludido Decreto nº 279, de 1935, serviu de base para os dispositivos legais da CLT, com sucintas alterações relacionadas à jornada de trabalho dos empregados das categorias “C”, de “Equipagens de trens”, e à forma da remuneração das horas extras.

6 *Ibidem*, p. 40, 47 e 81.

7 Segadas Vianna (1999 apud SÜSSEKIND *et al.*, *Instituições...*, p. 57).

8 PISTORI, *op. cit.*, p. 68.

9 Segadas Vianna (1999 apud SÜSSEKIND *et al.*, *Instituições...* p. 61).

10 PISTORI, *Instituições...* p. 69.

Ao discorrer sobre os fundamentos que originaram a atual legislação dos ferroviários, Arnaldo Lopes Sússekind¹¹, membro da Comissão Elaboradora da CLT, esclarece que:

“A duração do trabalho nos serviços ferroviários foi reexaminada de acordo com sugestões do Sindicato dos Empregados Ferroviários do Rio de Janeiro e das empresas responsáveis por esses serviços, principalmente a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, cuja cooperação inteligente favoreceu a racionalização imprimida ao projeto com a supressão, pela qual se batia a Comissão, do confuso e prejudicial sistema de ciclos de 96 horas em 14 dias com duração máxima diária de 16 horas, citado Decreto nº 279, de graves consequências para saúde dos ferroviários.”

Após a promulgação da CLT, que dedicou doze longos verbetes para regular o trabalho ferroviário (arts. 236 a 247), em parte, com caráter descritivo, constata-se, até hoje, que houve pouquíssimas alterações na legislação, a exemplo da extensão de sua aplicação aos empregados que laboram em carros-restaurantes por meio da Lei nº 1.652, de 1952, ou a redução de direitos dos trabalhadores ferroviários por meio da Lei nº 3.970, de 1961, alterada em 1966, no regime da ditadura.

Alice Monteiro de Barros¹² salienta que “o art. 244 e seus §§ 1º e 4º da CLT foram revogados pela Lei nº 3.970, de 1961, mas teve a sua vigência restaurada pelo Decreto nº 5, de 4 de abril de 1966 (art. 36)”.

Conforme lição de Eduardo Gabriel Saad¹³, para melhor compreensão do direito ferroviário, também “(...) é indispensável a consulta ao Regulamento Geral dos Transportes Ferroviários, baixado pelo Decreto nº 1.832, de 04.03.96”. Registra-se que esse diploma legislativo ainda permanece em vigência.

3 – Conceitos e categorias vinculados ao serviço ferroviário

Desde o início, a formação do operariado ferroviário no Brasil sofreu forte influência de uma política de Estado, basicamente, preocupada com uma sensível questão econômica, isto é, o escoamento do café. Em decorrência da valorização e do *status* do transporte ferroviário, ocorreu a formação de uma

11 SÚSSEKIND, Arnaldo Lopes *et al.* *Direito brasileiro do trabalho*. Rio de Janeiro: Jacinto, 1943. p. 366.

12 BARROS, Alice Monteiro de. *Contratos e regulamentações especiais do trabalho: peculiaridades, aspectos controvertidos e tendências*. 3. ed. São Paulo: LTr, 2008. p. 259.

13 SAAD, Eduardo Gabriel. *Consolidação das Leis do Trabalho*: comentada. 43. ed. São Paulo: LTr, 2010. p. 429.

classe de trabalhadores diferenciados, com padrão de educação acima das demais categorias da época. Na visão de Gerson Lacerda Pistori¹⁴:

“Essa ‘educação planejada’ para os ferroviários representou uma mudança de ideologia empresarial de um lado, com a modificação também para os trabalhadores, que se perceberam em um patamar empregatício diferente, em um país ainda rural e monopolista, mas preocupado com a sua rede ferroviária, tendo em conta sua importância estratégica econômica.”

Homero Batista Mateus da Silva¹⁵ lembra ainda que:

“(…) quase todos nós devemos ter antepassados consanguíneo ou afim que se ativou no ramo ferroviário, motivo de orgulho e distinção para nossos avós e tios-avós. Chega a causar perplexidade comum uma profissão pode desaparecer ou encolher em tão pouco tempo, como uma ou duas gerações.”

A CLT, como mencionado alhures, reservou um título específico para regulamentar algumas profissões especiais, como ocorre, por exemplo, com bancários, marítimos, químicos, professores e, no caso em estudo, ferroviários, por meio do Título III, quando aborda as Normas Especiais de Tutela do Trabalho e, especificamente, no Capítulo I, Seção V, chamada “Dos Serviços Ferroviários”, do art. 236 ao 247.

O art. 236 da CLT¹⁶ traz como definição conceitual do serviço ferroviário:

“(…) o transporte em estradas de ferro abertas ao tráfego público, compreendendo a administração, construção, conservação e remoção das vias férreas e seus edifícios, obras-de-arte, material rodante, instalações complementares e acessórias, bem como o serviço de tráfego, de telegrafia, telefonia e funcionamento de todas as instalações ferroviárias.”

Parte da doutrina refere-se ao serviço ferroviário como todo aquele que se realiza em estradas de ferro abertas ao tráfego público, seja para transporte de passageiros, seja de carga, seja de ambos. Dessa forma, não existe a extensão

14 PISTORI, *op. cit.*, p. 67.

15 SILVA, Homero Batista Mateus da. *Curso de direito do trabalho*: livro das profissões regulamentadas. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009. v. 4. p. 56.

16 BRASIL. *Consolidação das Leis do Trabalho*. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em: 4 out. 2019.

desse enquadramento para linhas férreas em áreas privadas¹⁷. Ao interpretar esse dispositivo legal da norma celetista, Mozart Victor Russomano¹⁸ leciona que:

“Os dispositivos que vamos estudar, portanto, não se aplicam a todos os serviços ferroviários. Por exemplo: uma empresa que possua rede interna de transporte ferroviário não estará obrigada a obedecer aos princípios que se desenrolam a partir do artigo estudado. Tais princípios são, exclusivamente, destinados aos empregados de estradas de ferro abertas ao tráfego público, isto é, às empresas que exploram o serviço ferroviário. A Lei nº 1.652, de 22 de julho de 1952, no entanto ampliou o âmbito de aplicação dos princípios legais que começamos, agora, a estudar, considerando ferroviários, que para efeitos da legislação trabalhista, que para efeitos da legislação previdenciária, os empregados que trabalham em carros-restaurantes das estradas de ferro e em outras funções, que ali o diploma enumera.”

Dessa forma, a exegese da definição conceitual do operário ferroviário pode ser associada aos trabalhadores que exercem funções sobre os trilhos ou nas demais atividades que giram em torno da estrada de ferro, a exemplo de áreas administrativas, conservação e remoção de vias férreas e edifícios, construção, manutenção e produção de material rodante, obras de artes e instalações complementares, desde que abertas ao tráfego público.

Contudo, são bastante válidas as observações de Homero Batista Mateus da Silva¹⁹:

“O propósito dessa longa conceituação reside no esforço do legislativo de atrair para o segmento do ferroviário a maior quantidade possível de atores. Conquanto polêmico, não deixa de ser uma técnica do legislador, para incremento das condições trabalhistas, alargar o conceito da profissão para nela inserir mais pessoas que, de outra forma, ficariam à margem dos benefícios. (...) Na dúvida, o art. 236 da CLT agregou na categoria do ferroviário os telefonistas e telegrafistas, retirando-os do art. 227, bem como os empregados em setores de apoio e até mesmo aqueles responsáveis pelas ‘obras-de-arte’. Um estrangeiro deve ficar com a impressão de que as estações ferroviárias brasileiras são todas parecidas com o Museu d’Orsay.”

17 BARROS, *op. cit.*, p. 259.

18 RUSSOMANO, Mozart Victor. *Comentários à Consolidação das Leis do Trabalho*. 13. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1990. p. 248.

19 SILVA, *op. cit.*, p. 56.

Se, por um lado, esse alargamento do conceito de ferroviário e do enquadramento das diversas modalidades em categorias pode ser objeto de crítica por parte de alguns intérpretes do texto consolidado, a exemplo dos empregados responsáveis pelas “obras-de-arte”, por outro lado, ante o contexto histórico da formação dessa classe operária, o legislador apresentou uma fórmula para inibir eventuais situações de precarização de trabalho e desigualdades entre empregados desse setor econômico, a exemplo da terceirização de serviços, além de resguardar idêntica representação sindical, com respectiva aplicação das normas coletivas de trabalho a todos os empregados abarcados no conceito previsto no art. 236 da CLT. A respeito dessa delimitação conceitual quanto à abrangência da categoria dos ferroviários, afirma Segadas Vianna²⁰ que: “(...) não se aplica só aos trabalhadores que exercem atividade ferroviária propriamente dita, mas, igualmente, aos que servem nos diferentes setores que constituem, como um só complexo orgânico”.

No caso dos metroviários, abrem-se parênteses para registrar que parte da jurisprudência não considera possível a extensão e aplicação das normas dos ferroviários previstas na CLT para essa categoria, conforme citações a seguir:

“METROVIÁRIOS. ASSISTENTES CONDUTORES. INAPLICABILIDADE DAS NORMAS CELETISTAS ATINENTES AOS MAQUINISTAS FERROVIÁRIOS. Não se aplicam aos metroviários as normas especiais inscritas na Seção V do Título III da CLT, que tratam exclusivamente do transporte ferroviário, entendido como aquele realizado na malha ferroviária brasileira, que envolve grandes distâncias e no qual o maquinista conduz o veículo – trem e vagões – contando consigo próprio antes de qualquer eventual aporte. Tais funções possuem peculiaridades e são bem mais desgastantes do que o trabalho exercido pelos Assistentes Condutores dos metrô urbanos, que trabalham em viagens de curta duração e monitorados pela Central de Controle, que registra e determina todas as ações relacionadas aos trens através de computadores e câmeras instaladas no percurso, mantendo o *status*, a velocidade, o tráfego, a segurança e os demais parâmetros das escalas nas viagens previstas.”²¹

Em virtude da vastidão conceitual relacionada à definição do enquadramento dos trabalhadores ferroviários, prevista no art. 236 da CLT, optou o legislador pela distribuição entre diversas categorias, na forma que segue:

20 Segadas Vianna (1999 apud SÚSSEKIND *et al.* *Instituições...* p. 1.048).

21 TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO (TRT). 3ª Região, 1ª Turma. RO 0000118-89.2010.5.03.0139, Rel. Marcus Moura Ferreira; Rev. Maria Laura Franco Lima de Faria, DEJT 13.08.2010.

DOCTRINA

“Art. 237. O pessoal a que se refere o artigo antecedente fica dividido nas seguintes categorias:

a) funcionários de alta administração, chefes e ajudantes de departamentos e seções, engenheiros residentes, chefes de depósitos, inspetores e demais empregados que exercem funções administrativas ou fiscalizadoras;

b) pessoal que trabalhe em lugares ou trechos determinados e cujas tarefas requeiram atenção constante; pessoal de escritório, turmas de conservação e construção da via permanente, oficinas e estações principais, inclusive os respectivos telegrafistas; pessoal de tração, lastro e revistadores;

c) das equipagens de trens em geral;

d) pessoal cujo serviço é de natureza intermitente ou de pouca intensidade, embora com permanência prolongada nos locais de trabalho; vigias e pessoal das estações do interior, inclusive os respectivos telegrafistas.”

A opção pela categorização, resumidamente, pode ser compreendida da seguinte maneira: a) o alto escalão em funções administrativas (art. 237, alínea *a*, da CLT); b) o médio escalão em atividades de apoio (art. 237, alínea *b*, da CLT); c) o médio escalão em atividades relacionadas às atividades-fim (art. 237, alínea *c*, da CLT); d) o baixo escalão em atividades operacionais (art. 237, alínea *c*, da CLT).

Para Maurício Pereira Simões, recentemente, deu-se uma alteração substancial nas relações de trabalho e nos contratos dos trabalhadores ferroviários em virtude do aumento do transporte de massa de passageiros e de cargas.²² Por força desse contexto, Simões relata que:

“Algumas das funções já alteraram suas denominações embora continuem a existir no cotidiano do trabalho ferroviário, além da mudança absolutamente inversa do que existia na época da promulgação da Consolidação das Leis do Trabalho, pois atualmente que se tem é a prevalência do transporte de passageiros de forma municipal e intermunicipal, com o transporte de cargas ainda existente, mas dividindo linhas com o transporte de passageiros, especialmente nas metrópoles do país.”²³

22 SIMÕES, Maurício Pereira. O contrato de trabalho no transporte ferroviário moderno. In: GRANCONATO, Marcio Mendes; NAHAS, Thereza Christina (Coord.). *Contratos de trabalho no setor de transporte*. São Paulo, LTr, 2014. p. 56.

23 *Ibidem*.

Em linhas gerais, relativamente às peculiaridades e aos fatores históricos na própria formação dessa classe operária, tornou-se necessária a constituição de uma legislação especial e diferenciada para regulamentar o serviço ferroviário.

4 – A importância da jurisprudência como fonte do direito e as contradições da jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho sobre o enquadramento do maquinista

No Direito brasileiro, assim como nos demais países que adotaram a vertente romano-germânica, prepondera o regime jurídico do *civil law*, ou melhor, o direito posto, vinculado à aplicação da lei.

Entretanto, com a globalização cada vez mais intensificada nas últimas décadas, com a inclusão de normas processuais ou regimentais valorizando cada vez mais o papel da jurisprudência no âmbito dos tribunais, observa-se que o Direito brasileiro também se aproxima da corrente denominada *common law*, de tal modo que, atualmente, a jurisprudência detém papel de protagonismo no âmbito jurisdicional e, em última análise, na pacificação social. A partir dessas premissas, de certo modo, há quem sustente a ideia de que as leis e a Constituição são o que os juízes declaram em suas decisões.

No aspecto conceitual, a jurisprudência é definida como a reiterada interpretação dos tribunais acerca de determinado conflito de interesses submetidos à apreciação do Poder Judiciário, ou seja, a jurisprudência representa muito mais do que um precedente, conquanto seja formada por um precedente.

Apesar da omissão da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (art. 4º do Decreto-Lei nº 4.657/1942), ao não apontar a jurisprudência como fonte integrativa do Direito, o art. 8º da CLT, por sua vez, refere-se a ela expressamente:

“Art. 8º As autoridades administrativas e a Justiça do Trabalho, na falta de disposições legais ou contratuais, decidirão, conforme o caso, pela *jurisprudência*, por analogia, por equidade e outros princípios e normas gerais de direito, principalmente do direito do trabalho, e, ainda, de acordo com os usos e costumes, o direito comparado, mas sempre de maneira que nenhum interesse de classe ou particular prevaleça sobre o interesse público.”²⁴ (grifo nosso)

Em que pese a tradição romano-germânica seguida e independente da classificação utilizada no aspecto conceitual da jurisprudência como fonte

24 BRASIL, *Consolidação...*

integrativa ou criadora de normas jurídicas, não se pode negar sua força e importância para a ciência do Direito, ao menos na qualidade de “precedentes” (em sentido geral), conforme enfatizado por Robert Alexy, na construção da Teoria da Argumentação Jurídica, ao afirmar:

“O uso de precedentes se mostra assim como procedimento de argumentação exigido por razão práticas-gerais (princípio da universalidade/regra da carga de argumentação), sendo, nessa medida, racional. Seu uso pressupõe argumentos adicionais, especialmente, argumentos práticos de tipo geral.”²⁵

Dessa forma, quando o TST passa a adotar critérios interpretativos distintos de enquadramento envolvendo situações idênticas, envolvendo os ferroviários ocupantes da função de maquinista, a sua jurisprudência acaba contrariando duas antigas regras de hermenêutica jurídica: “*Ubi eadem ratio ibi idem jus* (onde houver o mesmo fundamento, haverá o mesmo direito) e *Ubi eadem legis ratio ibi eadem dispositio* (onde há a mesma razão de ser, deve prevalecer a mesma razão de decidir)”²⁶.

Nesse diapasão, a jurisprudência do c. TST, em alguns casos, considera, equivocadamente, os maquinistas como “pessoal de tração”, conforme exemplificam os seguintes precedentes:

“AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO SOB A ÉGIDE DA LEI Nº 13.467/2017. INTERVALO INTRAJORNADA. MAQUINISTA FERROVIÁRIO. PESSOAL DE TRAÇÃO. Nos termos da jurisprudência desta eg. Corte Superior, ao empregado maquinista ferroviário assegura-se o direito ao intervalo intrajornada previsto no art. 71 da CLT. Em razão do enquadramento do Reclamante na alínea *b* do art. 237 da CLT, não há falar na aplicação da regra de exceção contida no art. 238, § 5º, da CLT, que se refere ao trabalhador ferroviário da categoria da alínea *c* daquele artigo. Julgados. Agravo de Instrumento a que se nega provimento.”²⁷

“FERROVIÁRIO. MAQUINISTA. ENQUADRAMENTO. Os maquinistas exercem atividade-fim, deslocando os trens, devendo a eles ser reconhecido como de trabalho efetivo todo o tempo em que estão à

25 ALEXY, Robert. *Teoria da argumentação jurídica: a teoria do discurso racional como teoria da fundamentação jurídica*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2013. p. 271.

26 SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. *Agravo de Instrumento 835.442*. Rel. Min. Luiz Fux, j. 09.04.2013, DJe-069 16.04.2013.

27 TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. *Agravo de Instrumento 1000398-44.2017.5.02.0036*, Relª Minª Maria Cristina Irigoyen Peduzzi, j. 12.06.2019, 8ª Turma, DEJT 14.06.2019.

disposição da ferrovia, conforme assegurado aos ferroviários classificados como ‘pessoal de tração’. Incidência clara e precisa da Súmula nº 221 do TST, em face da arguição de afronta ao art. 237, alínea *c*, da CLT. Recurso de Embargos de que não se conhece.”²⁸

Contudo, quando se busca compreender a *razão de decidir* da Subseção I Especializada em Dissídios Individuais do TST, no último precedente supradestacado, que foi, inclusive, utilizado como base em todos os precedentes jurisprudenciais subsequentes, observa-se que o voto se pautou pelos seguintes fundamentos:

“E, dando um enfoque léxico à controvérsia, verifico que o significado dos vocábulos tração e equipagem, segundo o Novo Dicionário Aurélio, é o seguinte:

‘tração. [Do lat. *tractione*]. S.f. 1. Ação duma força que desloca objeto móvel por meio de corda, etc. 2. Ato de deslocar. 3. Mec. Força que provoca um alongamento num corpo sólido. equipagem. [Do fr. *équipage*]. S.f. 1. Mar. Merc. Conjunto de pessoas empregadas, em caráter permanente e exclusivo, nos serviços que se realizam a bordo de uma embarcação mercante; tripulação. [Sin., ant.: companhia. Cf. guarnição]. 2. Os tripulantes de um avião. 3. Comitiva, séquito. 4. Desus. Equipamento (2). 5. Bagagem (1)’.

Quer dizer, equipagem é sinônimo de pessoal de bordo, sendo relevante ressaltar que os trens de carga não possuem bordo, característica intrínseca das embarcações de passageiros. Assim, considerando que o reclamante, maquinista da RFFSA, traciona trens de carga, deslocando-os de um ponto ao outro, ou seja, colocando-os em movimento, exsurge clara sua classificação como pessoal de tração, segundo esse enfoque.

Assim, diante dos argumentos expostos acima, entendo que a função de maquinista deve, efetivamente, ser classificada como pessoal de tração, conforme previsto no art. 237, *b*, da CLT, estando abarcada pelas vantagens previstas no *caput* do art. 238 da CLT.”

Da leitura dos fundamentos transcritos, que contrariam, inclusive, o posicionamento de um dos juristas que participaram da elaboração do anteprojeto da CLT (Araldo Lopes Sússekind), o TST optou pela aplicação do critério de interpretação puramente gramatical e etimológico, sem qualquer aprofundamento no histórico, doutrinário e jurisprudencial a respeito do tema.

28 *Idem. Embargos em Recurso de Revista 630990-92.2000.5.01.5555*, Rel. Min. João Batista Brito Pereira, DEJT 13.02.09.

Nesse particular, convém aqui transcrever a lição de Carlos Maximiliano²⁹, em crítica ao método de interpretação gramatical:

“A interpretação verbal fica ao alcance de todos, seduz e convence os indoutos, impressiona favoravelmente os homens da letra, maravilhosos com a riqueza de conhecimentos filológicos ostentados por quem é, apenas, um profissional do Direito. *Como toda meia ciência, deslumbra, encanta e atrai; porém, fica longe da verdade as mais das vezes, por envolver um só elemento de certeza, e, precisamente, o menos seguro.*” (grifos no original)

Em decorrência desse equívoco, pautando-se quase que exclusivamente por uma análise do sentido da expressão “tração”, é que o c. TST também construiu uma súmula com entendimento totalmente oposto, conforme se observa na Súmula nº 446, cuja ementa é a seguir transcrita:

“MAQUINISTA FERROVIÁRIO. INTERVALO INTRAJORNADA. SUPRESSÃO PARCIAL OU TOTAL. HORAS EXTRAS DEVIDAS. COMPATIBILIDADE ENTRE OS ARTS. 71, § 4º, E 238, § 5º, DA CLT. Res. 193/2013, DEJT divulgado em 13, 16 e 17.12.2013

A garantia ao intervalo intrajornada, prevista no art. 71 da CLT, por constituir-se em medida de higiene, saúde e segurança do empregado, é aplicável também ao *ferroviário maquinista integrante da categoria ‘c’ (equipagem de trem em geral)*, não havendo incompatibilidade entre as regras inscritas nos arts. 71, § 4º, e 238, § 5º, da CLT.” (grifo nosso)

Apesar da total discordância, no estudo em tela, quanto aos fundamentos jurídicos que consubstanciaram a criação da Súmula nº 446 do TST³⁰, por ferir o princípio da especialidade e romper com a harmonia de um microsistema jurídico, é lógico inferir que o precedente da SDI-1 do TST encontra-se em um patamar inferior ao entendimento de uma súmula, aprovada pelo Pleno daquela Corte, ou como leciona João Batista Brito Pereira, a criação de súmulas pressupõe a existência de jurisprudência já pacificada ou pronunciamento em incidente de uniformização, analisado a partir do exame de um caso concreto acerca da interpretação do Direito, levando-se em consideração a jurisprudência sobre idêntica matéria. Reforça seu entendimento na formulação de que a súmula, por si só, não cria direito, mas apenas retrata a jurisprudência dominante do tribunal.

29 MAXIMILIANO, Carlos. *Hermenêutica e aplicação do direito*. 20. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 92.

30 SANTOS FILHO, José Bispo dos. *Intervalo intrajornada do maquinista: análise crítica da Súmula nº 446 do Tribunal Superior do Trabalho (TST)*. 2015. Monografia (Especialização em Direito e Processo do Trabalho) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2015.

5 – O maquinista como integrante da Categoria “C”, com base em critérios de hermenêutica doutrinária, histórica e jurisprudencial

Mediante análise da doutrina, inclusive, contemporânea, sobre o enquadramento dos maquinistas na categoria veiculada na alínea “c” do art. 237 da CLT, constata-se que objetivo desse dispositivo legal seria alcançar os empregados que acompanham a composição (leia-se locomotivas e vagões), característica que não se acha presente nas outras atividades previstas nas demais alíneas.

Ao tratar sobre algumas particularidades dessa categoria (horas extras, intervalo interjornada e turnos de revezamento), Homero Batista Mateus da Silva³¹ é categórico ao afirmar que o maquinista ou cabineiro pertence ao pessoal da categoria “c” do art. 237, conferindo-lhes ainda mais três peculiaridades instituídas pelo art. 239.

Do mesmo modo, é o entendimento compartilhado por Maurício Pereira Simões³², ao tratar da interpretação do art. 239 da CLT: “o artigo em análise trata do excesso de jornada da categoria “c”, assim entendido o pessoal de operação, na classe das equipagens de trem – maquinistas, portanto”.

No mesmo sentido, é o posicionamento do saudoso Ministro Arnaldo Lopes Sússekind, que honra com o seu nome o Plenário do TST, acompanhado do prof. Luiz Inácio Barbosa Carvalho, que se equipara ao critério de interpretação autêntica do texto consolidado, nos seguintes termos:

“É claro, como água cristalina, que os maquinistas só podem ser enquadrados na categoria ‘c’, referente ao pessoal que constitui a equipe de empregados que operam nas locomotivas e vagões, isto é, ‘nas equipagens de trens em geral’. Absurdo e ilógico seria o enquadramento desses ferroviários em quaisquer das demais categorias de que trata o art. 237 da Consolidação.”³³

Com idêntico viés, considerando o valor constitucional dos instrumentos coletivos do trabalho (art. 7º, inciso XXVI, da CFRB/88), cita-se como exemplo de aplicação das normas vinculadas à categoria “c” aos maquinistas, em especial à regra do art. 239, § 4º, da CLT³⁴, que regulamenta um documento

31 SILVA, *op. cit.*, p. 61.

32 SIMÕES, *op. cit.*, p. 56

33 SÚSSEKIND, Arnaldo Lopes; CARVALHO, Luiz Inácio Barbosa. *Consultoria Trabalhista Sússekind – Parecer*. Rio de Janeiro: [s.n.], 7 dez. 2007.

34 “Art. 239. Para o pessoal da categoria “c”, a prorrogação do trabalho independe de acordo ou contrato coletivo, não podendo, entretanto, exceder de 12 (doze) horas, pelo que as empresas organizarão, sempre

DOCTRINA

conhecido como cadernetas especiais da categoria “c”, cita-se uma cláusula prevista no Acordo Coletivo do Trabalho, celebrado entre o Sindicato dos Trabalhadores e Empresas Ferroviárias de Belo Horizonte – STEFBH e Vale S.A.³⁵, que assim dispõe:

“CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – Registro de Atividades de Maquinistas de Viagem

A Vale manterá o registro as atividades realizadas pelos maquinistas no sistema denominado EQUIPFER ou outro que vier substituí-lo. As informações das atividades realizadas serão utilizadas para apuração dos adicionais vinculados ao registro de frequência do empregado.

A Vale disponibilizará aos maquinistas os recursos necessários para permitir o acompanhamento e fiscalização dos registros destas atividades, tais como:

- a) Acesso ao sistema através de senha individual e intransferível;
- b) Autorização de consulta aos registros de sua matrícula;
- c) Microcomputadores nas salas de vivência dos maquinistas;
- d) Equipamentos telemóveis ligados à rede mundial (internet);
- e) Treinamento eletrônico (*online*) das funcionalidades do sistema e sua forma de utilização aos novos empregados;
- f) Não haverá limitação da quantidade de acessos das consultas realizadas no sistema.

Os registros realizados pelo próprio empregado serão de sua responsabilidade, devendo refletir a verdade das atividades realizadas e estarão sujeitas a auditorias internas no sistema.

Mensalmente um relatório impresso das atividades realizadas no sistema, será emitido em duas vias, onde o empregado fará a conferência dos seus dados constantes no documento, devolvendo a empresa uma via datada e assinada.

que possível, os serviços de equipagens de trens com destacamentos nos trechos das linhas de modo a ser observada a duração normal de oito horas de trabalho. (...) § 4º Os períodos de trabalho do pessoal a que alude o presente artigo serão registrados em cadernetas especiais, que ficarão sempre em poder do empregado, de acordo com o modelo aprovado pelo Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio.”

35 STEFBH. *Acordo Coletivo de Trabalho – 2019-2020*. Disponível em: <<http://www.stefbh.org.br/attachments/article/121/ACT%20Espec%C3%ADfco%202019-2020%20%20-image2019-07-11-095016.pdf>>. Acesso em: 4 out. 2019.

DOCTRINA

a) Havendo discordância em relação às informações presentes no relatório caberá ao Supervisor, juntamente com o empregado, promover o acerto dos dados no Sistema de forma a garantir a correta apuração dos eventos de frequência ao empregado.

b) A conferência dos registros deverá ser realizada pelo empregado antes da data de fechamento da frequência do período.

c) Uma vez submetido ao sistema de frequência os registros das atividades realizadas não mais serão mutáveis.

A Vale manterá a substituição da caderneta preenchida manualmente pelo empregado (Folha de Ponto Categoria ‘C’) pelo relatório impresso com as informações registradas no Sistema eletrônico.”

Assim, portanto, justifica-se o enquadramento do maquinista na alínea *c* do art. 237 da CLT, sobretudo, com o objetivo de assegurar a higidez do microsistema jurídico de proteção previsto no art. 239 da CLT, e comumente aplicado pela doutrina, jurisprudência e negociações coletivas, assegurando, então, aos trabalhadores dessa função diversos direitos, tais como: (i) repouso mínimo de 10 horas após cada jornada (§ 1º do art. 239 da CLT); (ii) imposição de fornecimento de alimentação em viagem e hospedagem, se for caso ajude custo para atender a essas despesas (§ 2º do art. 239 da CLT); (iii) a garantia legal, que prescreve que, em cada quinzena, o total de horas de serviços noturno seja inferior aos jornadas diurnas (§ 3º do art. 239 da CLT); registro de jornada em documentos validados pelo Ministério do Trabalho ou fixado em instrumentos coletivos (§ 4º do art. 239 da CLT).

6 – Conclusão

Como foi visto neste estudo, os maquinistas são, historicamente, enquadrados pela doutrina e jurisprudência dominantes como trabalhadores elegíveis aos critérios fixados pela alínea *c* do art. 237 da CLT, tendo em vista que o escopo do texto legal visou abranger e proteger o grupo de trabalhadores que operam nas locomotivas e vagões, isto é, “nas equipagens de trens em geral”.

Todavia a jurisprudência do C. TST afigura-se contraditória na medida em que a Subseção I Especializada em Dissídios Individuais do Tribunal Superior do Trabalho, em precedente pautado exclusivamente por um critério, equivocado e falho de interpretação gramatical, enquadra os maquinistas no dispositivo previsto na alínea *b* do art. 237 da CLT (“pessoal de tração”), na contramão da doutrina e jurisprudência, sobretudo, do entendimento do Tribunal Pleno, ao editar o enunciado da Súmula nº 446, editada em 17.12.2013, que

classifica o *ferroviário maquinista integrante da categoria “c” (equipagem de trem em geral)*.

Diante do exposto, espera-se com o presente estudo, na forma de contribuição crítica, que o Tribunal Pleno do Tribunal Superior do Trabalho reveja o posicionamento historicamente adotado pela Subseção I Especializada em Dissídios Individuais do Tribunal Superior do Trabalho, com o intuito de uniformizar e corrigir a distorção interpretativa no enquadramento da função de maquinista, visto que, onde existem fatos idênticos, devem prevalecer idênticos direitos como parâmetros de equidade e justiça.

Referências bibliográficas

ALEXY, Robert. *Teoria da argumentação jurídica: a teoria do discurso racional como teoria da fundamentação jurídica*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2013.

BARROS, Alice Monteiro de. *Contratos e regulamentações especiais do trabalho: peculiaridades, aspectos controvertidos e tendências*. 3. ed. São Paulo: LTr, 2008.

BRASIL. *Consolidação das Leis do Trabalho*. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em: 4 out. 2019.

FRACARRO, Gláucia Cristina Candian. *Morigerados e revoltados: trabalho e organização de ferroviários da Central do Brasil e da Leopoldina (1889-1920)*. 2008. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade de Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

MAXIMILIANO, Carlos. *Hermenêutica e aplicação do direito*. 20. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

PISTORI, Gerson Lacerda. Os intervalos intrajornada e entrejornada no transporte ferroviário. In: GRANCONATO, Marcio Mendes; NAHAS, Thereza Christina (Coord.). *Contratos de trabalho no setor de transporte*. São Paulo: LTr, 2014.

RUSSOMANO, Mozart Victor. *Comentários à Consolidação das Leis do Trabalho*. 13. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1990.

SAAD, Eduardo Gabriel. *Consolidação das Leis do Trabalho: comentada*. 43. ed. São Paulo: LTr, 2010.

SANTOS FILHO, José Bispo dos. *Intervalo intrajornada do maquinista: análise crítica da Súmula nº 446 do Tribunal Superior do Trabalho (TST)*. 2015. Monografia (Especialização em Direito e Processo do Trabalho) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2015.

SILVA, Homero Batista Mateus da. *Curso de direito do trabalho: livro das profissões regulamentadas*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009. v. 4.

SIMÕES, Maurício Pereira. O contrato de trabalho no transporte ferroviário moderno. In: GRANCONATO, Marcio Mendes; NAHAS, Thereza Christina (Coord.). *Contratos de trabalho no setor de transporte*. São Paulo, LTr, 2014.

DOCTRINA

STEFBH. *Acordo Coletivo de Trabalho – 2019-2020*. Disponível em: <<http://www.stefbh.org.br/attachments/article/121/ACT%20Espec%C3%ADfico%202019-2020%20%20-image2019-07-11-095016.pdf>>. Acesso em: 4 out. 2019.

SÜSSEKIND, Arnaldo Lopes *et al.* *Direito brasileiro do trabalho*. Rio de Janeiro: Jacinto, 1943. v. I.

_____. *et al.* *Instituições do direito do trabalho*. 18. ed. São Paulo: LTr, 1999.

_____. ; CARVALHO, Luiz Inácio Barbosa. *Consultoria Trabalhista Süsseskind – Parecer*. Rio de Janeiro: [s.n.], 7 dez. 2007.

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO (TRT). 3ª Região, 1ª Turma. *RO 0000118-89.2010.5.03.0139*, Rel. Marcus Moura Ferreira; Rev. Maria Laura Franco Lima de Faria, DEJT 13.08.2010. Disponível em: <www.trt3.jus.br>. Acesso em: 4 out. 2019.

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. *Agravo de Instrumento 1000398-44.2017.5.02.0036*, Relª Minª Maria Cristina Irigoyen Peduzzi, j. 12.06.2019, 8ª Turma, DEJT 14.06.2019. Disponível em: <www.tst.jus.br>. Acesso em: 4 out. 2019.

_____. *Embargos em Recurso de Revista 630990-92.2000.5.01.5555*, Rel. Min. João Batista Brito Pereira, DEJT 13.02.09). Disponível em: <www.tst.jus.br>. Acesso em: 4 out 2019.

Recebido em: 14/10/2019

Aprovado em: 26/02/2020