

**UNIVERSIDADE METODISTA DE PIRACICABA**  
**FACULDADE DE DIREITO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO**

**ALDENIR FRANCISCO WICHER**

**GENTE DE FERRO**  
**Os direitos e conquistas da categoria dos**  
**ferroviários à luz do Direito do Trabalho**

Piracicaba SP  
2019

**ALDENIR FRANCISCO WICHER**

**GENTE DE FERRO**

**Os direitos e conquistas da categoria dos  
ferroviários à luz do Direito do Trabalho**

Dissertação submetida à Universidade Metodista de Piracicaba, como condição parcial para obtenção do título de Mestre em Direito.

Orientadora: Prof. Dra. Mirta Gladys Lerena Manzo de Misailidis

Piracicaba/SP  
2019

Ficha Catalográfica elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da UNIMEP  
Bibliotecária: Marjory Harumi Barbosa Hito - CRB-8/9128.

W633g	<p>Wicher, Aldenir Francisco</p> <p>Gente de ferro : os direitos e conquistas da categoria dos ferroviários à luz do Direito do Trabalho / Aldenir Francisco Wicher. – 2019.</p> <p>184 f. : il. ; 30 cm.</p> <p>Orientadora: Profa. Dra. Mirta Gladys Lerena Manzo de Misailidis.</p> <p>Dissertação (Mestrado) – Universidade Metodista de Piracicaba, Direito, Piracicaba, 2019.</p> <p>1. Direito do Trabalho. 2. Relações de Trabalho - Ferrovias. 3. Trabalhadores - Ferrovias. I. Misailidis, Mirta Gladys Lerena Manzo de. II. Título.</p> <p>CDU – 342.7</p>
-------	---

**ALDENIR FRANCISCO WICHER**

## **GENTE DE FERRO**

# **Os direitos e conquistas dos ferroviários à luz do Direito do Trabalho**

Esta dissertação foi julgada adequada para obtenção do título de Mestre em Direito e aprovada em sua forma final pela Coordenação do curso de Pós-Graduação em Direito da Universidade Metodista de Piracicaba, na área de concentração “Direitos Fundamentais Coletivos e Difusos”.

### **Banca Examinadora**

**Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Mirta Gladys Lerena Manzo de Misailidis**

Universidade Metodista de Piracicaba

**Prof. Dr. João Miguel da Luz Rivero**

Universidade Metodista de Piracicaba

**Prof. Dr. Carlos Eduardo Oliveira Dias**

Centro Universitário do Distrito Federal

Piracicaba, 15 de fevereiro de 2019.

*Lá vai o trem com o menino  
Lá vai a vida a rodar  
Lá vai ciranda e destino  
Cidade e noite a girar  
Lá vai o trem sem destino  
Pro dia novo encontrar  
Correndo vai pela terra  
Vai pela serra  
Vai pelo mar  
Cantando pela serra do luar  
Correndo entre as estrelas a voar  
No ar no ar no ar no ar no ar  
(Heitor Villa Lobos)*

## Dedicatória

A Deus, fonte de toda bondade e misericórdia  
A meus pais, Wilson e Cacilda, pelo cuidado desde Araraquara.  
À minha esposa, Ivonne, pelo incentivo, paciência e suporte em  
todo o processo.  
Aos meus filhos, Anna Laura e Daniel.

## Agradecimentos

Sou grato, primeiramente, a Deus, por sua bondade e misericórdia, que em Jesus Cristo ressurreto, me trouxe a salvação. Sem a fé, sem a convicção e sem a compreensão da profundidade do amor do Senhor, expresso no sacrifício vicário de Cristo, acreditem, eu não seria quem eu sou hoje.

A meus pais. Meu pai, Wilson Wicher, ferroviário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, foi chamado à presença do Senhor em 30 de abril de 2015, exatamente o Dia do Ferroviário. A ausência dele tem me ensinado o sentido da palavra saudade. Minha mãe, bem, suportou enormes dificuldades. Mas valeu a pena.

A minha esposa, Ivonne, minha incentivadora para que eu abraçasse o mestrado. Sem ela, não teria acontecido.

Ao hoje Ministro do Tribunal Superior do Trabalho, então Desembargador do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, Luiz José Dezena da Silva, que me possibilitou frequentar as aulas presenciais, e com quem tive a honra e o privilégio de trabalhar e aprender por quase 20 anos.

À Professora Doutora Mirta Gladys Lerena Manzo de Misailidis, pelo acolhimento junto à UNIMEP e pelo incentivo e orientação na elaboração da dissertação.

Às servidoras do Centro de Memória, Arquivo e Cultura do TRT/15ª Região - Campinas/SP, Thais Martins Lepeteur e Thaís Helena Santos Camargo Simões, pela gentileza, paciência, presteza e auxílio na pesquisa dos processos trabalhistas arquivados. Sem vocês, o caminho teria sido mais difícil.

Aos diretores Ariovaldo Bonini e Luiz A. Fernandes de Lima, do Sindicato dos Empregados em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista, por estarem sempre dispostos a fornecer as informações que lhes foram solicitadas.

Ao Professor João Miguel da Luz Rivero, pelas contribuições para o trabalho na qualificação.

Ao Professor Doutor Carlos Eduardo Oliveira Dias pela disponibilidade e contribuição na defesa da dissertação.

## Resumo

O presente estudo trata sobre os direitos da categoria dos trabalhadores ferroviários desde sua organização, com a implantação das ferrovias no Brasil, a história da construção das estradas de ferro pelo Brasil, os motivos que provocaram a criação das rotas e as empresas ferroviárias nos estados, em especial no estado de São Paulo. A instalação do transporte ferroviário no Brasil deu origem à formação de uma nova categoria de trabalhadores – os ferroviários, trabalhadores que atuavam nas mais diferentes frentes de trabalho dada a extensão das atividades: construção, manutenção e condução das composições. Essas circunstâncias implicaram a formação de uma grande categoria que, em alguns anos, já se organizara de modo a reivindicar de seus empregadores melhores salários e condições de trabalho. Analisamos as relações de trabalho no universo ferroviário, que no início oferecia aos homens livres oportunidades de ascensão profissional. Os ferroviários formaram uma das poucas categorias a, já em fins do século XIX e início do século XX, conquistar a elaboração de legislação específica para a categoria e sua inserção na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). A estrada de ferro é considerada como a maior conquista da Revolução Industrial depois da máquina a vapor. Apesar de essa importância ser vista em diferentes contextos, destacamos, neste estudo, as conquistas dos direitos dos trabalhadores.

Palavras chave: Ferrovia, Ferroviários, Relações de trabalho, Consolidação das Leis do Trabalho, Trabalhadores

## **Abstract**

The current study deals with the rights of the category of railway workers since its organization, with the implantation of the railroads in Brazil, the history of the construction of the railroads by Brazil, the reasons that caused the creation of the routes and the railway companies in the states, especially in the state of São Paulo. The installation of rail transportation in Brazil gave rise to the formation of a new category of workers - the railway workers, who worked on the most different work fronts due to the extension of activities: construction, maintenance and conduction of the compositions. These circumstances led to the formation of a large category which, in a few years, had already organized itself to claim better wages and working conditions for its employers. We analyzed labor relations in the railway universe that at the outset offered opportunities for professional growth to free men. By the end of the 19th century and the beginning of the 20 th century, railways were one of the few categories to conquer the legislation for the category and its insertion in the Consolidation of Labor Laws (CLT). The railroad is considered as the greatest achievement of the Industrial Revolution after the steam engine. Although this importance is seen in different contexts, we highlight, in this study, the achievements of workers' rights.

Key words: Railways, Railwaymen, Labor Relations, Consolidation of Labor Laws, Workers

## SUMÁRIO

<u>INTRODUÇÃO</u> .....	12
<u>1. A HISTÓRIA DA FERROVIA NO BRASIL E A FORMAÇÃO HISTÓRICA DA CATEGORIA</u> .....	15
<u>1.1 A história da ferrovia no Brasil</u> .....	16
<u>1.2 O sistema ferroviário nacional</u> .....	20
<u>1.3 A expansão da malha ferroviária e as condições dos trabalhadores nas ferrovias do Estado de São Paulo</u> .....	26
<u>2. GENTE DE FERRO</u> .....	30
<u>2.1 Os pioneiros</u> .....	30
<u>2.2 Ferroviários e a formação de mão de obra especializada</u> .....	33
<u>2.3 Organização social – Vilas operárias</u> .....	38
<u>3. EVOLUÇÃO DOS DIREITOS E CONQUISTAS TRABALHISTAS DOS FERROVIÁRIOS</u> .....	42
<u>3.1 Direito do trabalho</u> .....	42
<u>3.2 Consolidação das Leis do Trabalho (CLT)</u> .....	46
<u>3.2.1 A CLT e os ferroviários</u> .....	47
<u>3.3 Sindicalismo em um contexto histórico</u> .....	48
<u>3.4 Liberdade sindical no Brasil</u> .....	51
<u>3.5 Outros avanços legislativos em prol da classe trabalhadora</u> .....	52
<u>3.6 Organização sindical dos ferroviários</u> .....	58
<u>4. PROCESSOS TRABALHISTAS DAS DÉCADAS DE 1930 A 1960</u> .....	64
<u>4.1 A Era Vargas – 1930 a 1945</u> .....	66
<u>4.2 Anos de 1946 a 1951</u> .....	82
<u>4.3 Anos de 1952 a 1963</u> .....	88
<u>4.4 Regime Militar pós 1964</u> .....	92
<u>5. O DESMANCHE DAS FERROVIAS</u> .....	97
<u>CONSIDERAÇÕES FINAIS</u> .....	103
<u>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</u> .....	105
<u>ANEXO 1 – CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO (CLT)</u> .....	108
<u>ANEXO 2 – Convenção n °98 da Organização Internacional do Trabalho (OIT)</u> .....	111
<u>ANEXO 3 – Convenção Relativa à Liberdade Sindical e à Proteção do Direito de Sindicalização</u> .....	115
<u>ANEXO 4 – ATO INSTITUCIONAL N° 5 (AI 5)</u> .....	119

## LISTA DE FIGURAS

<a href="#"><u>Figura 1 – Trabalhadores das oficinas da Cia Estrada de Ferro Araraquara</u></a> .....	32
<a href="#"><u>Figura 2 – Locomotiva do início do século XX – Cia Paulista</u></a> .....	33
<a href="#"><u>Figura 3 – Escola profissionalizante em Araraquara</u></a> .....	36
<a href="#"><u>Figura 4 – Pátio da Ferrovia e Vila Industrial em Campinas</u></a> .....	39
<a href="#"><u>Figura 5 – Operários das oficinas da Estrada de Ferro Araraquara</u></a> .....	41
<a href="#"><u>Figura 6 – Ferroviários em greve pela encampação da</u></a> .....	63
<a href="#"><u>Figura 7 – Ferrovias no Estado de São Paulo em 1950</u></a> .....	98
<a href="#"><u>Figura 8 – Ferrovias no Estado de São Paulo em 1970</u></a> .....	99
<a href="#"><u>Figura 9 – Ferrovias no Estado de São Paulo em 1980</u></a> .....	<b>99</b>
<a href="#"><u>Figura 10 – Aviso de encerramento de atividades da linha de passageiros</u></a> .....	100
<a href="#"><u>Figura 11 – Ferrovias no Estado de São Paulo em 2000</u></a> .....	101
<a href="#"><u>Figura 12 – Ferrovias no Estado de São Paulo em 2001</u></a> .....	101

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1 – Concessão da malha ferroviária brasileira .....</b>	<b>26</b>
<b>Tabela 2 – Greves dos Trabalhadores Ferroviários – 1880 a 1906.....</b>	<b>61</b>
<b>Tabela 3 – Relatório de pessoal por ofício.....</b>	<b>61</b>

## LISTA DE SIGLAS

ALL	América Latina Logística S.A.
CNT	Conselho Nacional do Trabalho
CPEF	Companhia Paulista de Estrada de Ferro
DET	Departamento Estadual do Trabalho
DNEF	Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNT	Departamento Nacional do Trabalho
DOPS	Departamento da Ordem Política e Social
EF	Estrada de Ferro
EFA	Estrada de Ferro Araraquara
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EMFA	Estado Maior, o futuro Estado-Maior das Forças Armadas
FEPASA	Ferrovias Paulista S.A.
FERROBAN	Ferrovias Bandeirantes S/A
IFE	Inspetoria Federal de Estradas
IPM	Inquérito Policial-Militar
JCJ	Junta de Conciliação e Julgamento
PIB	Produto Interno Bruto
PSD	Partido Social Democrático
PTB	Partido Trabalhista Brasileiro
PTN	Partido Trabalhista Nacional
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
SESC	Serviço Social do Comércio
SESI	Serviço Social da Indústria
TST	Tribunal Superior do Trabalho
UDN	União Democrática Nacional de direita

## INTRODUÇÃO

O presente estudo discorre sobre os direitos da categoria dos trabalhadores ferroviários desde sua organização, com a implantação das ferrovias no Brasil, até os dias atuais.

Esta pesquisa tem para mim um componente pessoal especial: sou filho e neto de ferroviários. Meu avô, Francisco Wicher Jr, e meu pai, Wilson Wicher, foram ferroviários, que trabalharam na Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Paulista. Meu pai acompanhou a transição Companhia Paulista/FEPASA, ocorrida em 1971. Assim, para mim, o universo ferroviário paulista fazia parte uma realidade diária. Desde que me conheço por gente, minha família sempre residiu em casas construídas pelas empresas para seus empregados. Em Araraquara morei em casas construídas pela Companhia Paulista e, posteriormente, já como FEPASA, na construída pela Estrada de Ferro Araraquarense, onde, até hoje, minha mãe reside.

Trens de passageiros, locomotivas, estações ferroviárias, trabalhadores ferroviários e tudo o que isso representa são, para mim, até hoje, assunto de grande interesse. Portanto, falar sobre trabalhadores ferroviários seria, de certa forma, resgatar a minha infância e juventude, além de me aprofundar em um assunto tão rico e tão pouco explorado.

Em nosso estudo, apresentamos a história da construção das estradas de ferro pelo Brasil, os motivos que provocaram a criação das rotas e as empresas ferroviárias nos estados, em especial no estado de São Paulo, e os investimentos que foram dedicados à realização desses projetos de crescimento e desenvolvimentos do país.

O processo de instalação do transporte ferroviário no Brasil deu origem à formação de uma numerosa categoria de trabalhadores – os ferroviários. Essa classe de trabalhadores atuava nas mais diferentes frentes de trabalho dada a extensão das atividades, desde a construção, manutenção das ferrovias e a condução das composições. Essas circunstâncias implicaram a formação de uma grande categoria que, em alguns anos, já se organizara de modo a reivindicar de seus empregadores melhores salários e condições de trabalho.

Em seguida, apresentamos um capítulo sobre os ferroviários, focalizando as trajetórias dos homens e mulheres que tiveram suas vidas modificadas pelas ferrovias, desde a implantação dos primeiros trilhos no país, no século XIX durante o Império, até as perspectivas do século XXI. Analisamos as relações de trabalho no universo ferroviário, que no início oferecia aos homens livres oportunidades de ascensão profissional.

Os ferroviários formaram uma das poucas categorias a, já em fins do século XIX e início do século XX, conquistar a elaboração de legislação específica para a categoria e sua inserção na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). (BORGES, 2011).

Diante dessa nova relação trabalhista, optamos por analisar a origem das lutas dos ferroviários imigrantes, suas primeiras organizações, reivindicando direitos trabalhistas, a organização dos sindicatos dos ferroviários, as conquistas da categoria na fase que antecede a criação da CLT, que possui artigos específicos (Anexo 1) sobre a categoria e a constatação de que a opção pelo modal rodoviário implicou, ao longo dos anos, na redução numérica dos trabalhadores e de importância da categoria.

A estrada de ferro é considerada como a maior conquista da Revolução Industrial depois da máquina a vapor. Apesar de essa importância ser vista em diferentes contextos, destacamos, neste estudo, as conquistas dos direitos dos trabalhadores.

No terceiro capítulo damos destaque às conquistas dos trabalhadores das estradas de ferro, uma vez que a categoria foi se fortalecendo e passou a exigir melhores condições de trabalho e mais direitos.

De acordo com Lanna (2016), a categoria possuía importância tal, mesmo antes da organização da Justiça do Trabalho, que já era possível o ajuizamento de reclamações trabalhistas junto ao então Departamento do Trabalho. Nessas reclamações, verificamos a natureza dos direitos pleiteados, bem como constatamos que os ferroviários constituíam, além de categoria de trabalhadores, uma verdadeira família com suas vidas e de suas famílias girando em torno das próprias ferrovias. Pelo conteúdo das reclamações trabalhistas e das normas coletivas é possível perceber que ao longo do tempo, em virtude da opção do governo pelo

modal rodoviário, a categoria entrou em decadência e o Direito do Trabalho acompanhou essa transição – nascimento, apogeu e declínio dos direitos dos ferroviários.

O quarto capítulo tem como objetivo apresentar os direitos e conquistas da categoria dos ferroviários à luz do Direito do Trabalho a partir da análise documental em processos trabalhistas ajuizados pela categoria desde o ano de 1935 aos dias atuais.

Pretendemos nesta etapa, contextualizar o Direito do Trabalho e a representação sindical dos trabalhadores enfocando o direito de greve; analisar o modelo de legislação aplicável aos ferroviários no início da instalação das ferrovias; estudar a formação da organização desses trabalhadores, primeiras normas coletivas, primeiras leis específicas da categoria, inserção de um capítulo especial da CLT; a influência dos ferroviários no movimento sindical brasileiro e inspiração para reivindicações e o conteúdo e a natureza das reclamações trabalhistas desde a fase CLT, até os dias atuais.

Como metodologia, realizamos uma análise documental em alguns processos trabalhistas ajuizados pela categoria dos ferroviários desde o ano de 1934, no estado de São Paulo, escolhidos pela relevância para este estudo. As análises foram feitas a partir uma abordagem quantitativa e qualitativa, buscando contar a história das conquistas desses direitos à luz de processos ajuizados até 1964, trazendo uma visa jurídico-sociológica sobre o assunto.

No quinto capítulo, demonstramos o desmanche das ferrovias, enfocando principalmente os retrocessos que ocorreram com as ferrovias brasileiras, em especial as do estado de São Paulo.

## **1. A HISTÓRIA DA FERROVIA NO BRASIL E A FORMAÇÃO HISTÓRICA DA CATEGORIA**

Neste capítulo, apresentamos um breve estudo sobre a formação histórica da categoria de trabalhadores ferroviários, iniciando com a história das ferrovias no Brasil. Em seguida, destacamos a evolução do sistema ferroviário nacional, a importância desse sistema para o desenvolvimento econômico e social do país, e, por fim, apresentamos breves considerações sobre as condições dos trabalhadores nessas ferrovias. Este último tópico será abordado mais detalhadamente em outro capítulo à frente.

A história da construção das primeiras ferrovias no mundo acompanhou a necessidade de escoar a produção, seja ela industrial, mineral ou agrícola, por longas distâncias com mais eficiência. As ferrovias provocaram muitas transformações que se iniciaram no final do século XVIII, como constatam Luceno e Laroque (2011, p. 83).

A construção das vias férreas em nível mundial provocou modificações em termos políticos, econômicos, sociais e ideológicos. Em menos de um século, o transporte sobre trilhos havia se espalhado pelo mundo e já era sinônimo de industrialização e aumento de capitais.

Em todo mundo, durante séculos o sistema de transporte ocorreu em marcha lenta. Segundo Costa e Cararo (2008, p. 17) “até o surgimento do trem, a lentidão na locomoção entravou as relações humanas e, sobretudo, as comerciais”. Até o século XVIII, as mercadorias eram transportadas por pessoas e animais, como acontecia na Antiguidade.

A Inglaterra foi palco do surgimento e da expansão das ferrovias no final do século XVIII e principalmente ao longo do século XIX. Espalharam-se rapidamente por diversos continentes fortalecendo economias, diminuindo trajetos e gerando novas fontes de renda e de riquezas. (LUCENO E LAROQUE, 2011, p. 84)

Sem dúvida, o trem provocou um forte impacto nas comunicações mundiais, desde a criação da máquina movida a vapor d’água e da primeira locomotiva até as modernas ferrovias já existentes em países que investiram em tecnologia e na modernização desse modal de transportes.

Segundo David (1998), a primeira locomotiva a vapor foi construída em 1804 por Richard Trevithick. O engenheiro inglês George Stephenson foi responsável pela construção da “*Locomotion*”, que, em 1825, tracionou uma composição ferroviária, trafegando entre Stockton e Darlington, em um percurso de 15 quilômetros, a uma velocidade próxima dos 20 quilômetros por hora.

O engenheiro inglês também foi considerado o responsável pela criação da ferrovia comercial, para atender à demanda de transporte das mercadorias produzidas na época da Revolução Industrial. A ferrovia Stockton and Darlington foi construída para facilitar o escoamento do carvão, que era transportado pelo modal hidroviário no Rio Tees, cujo trajeto tinha um curso difícil (CAIXETA FO., 2001).

A expansão das ferrovias pelo mundo foi rápida. Os caminhos de ferro invadiram primeiro a Europa, chegando, em seguida, às Américas. Luceno e Laroque (2011, p. 85) destacam essa última:

Nesse “decolar” do transporte ferroviário, os trilhos chegam às Américas. Em 1837, nos Estados Unidos e em Cuba; em 1849, o sistema ferroviário foi implantado no México e Peru. Em 1850, surgiu no Chile e, em 1854, no Brasil. Entre 1855 e 1857, a Colômbia e o Paraguai também terão suas ferrovias.

No Brasil, especificamente, a ferrovia surgiu para escoar as safras de café que se expandiam e exigiam transporte mais ágil e eficiente que o lombo dos animais, que até então carregavam as sacas principalmente até os portos para embarque.

## **1.1 A história da ferrovia no Brasil**

Na época do Império, o transporte de mercadorias no Brasil era realizado por meio de tração animal, quando centenas de sacas de café e outros produtos seguiam em tropas de mulas das regiões agrícolas até os centros urbanos e os portos. Enquanto isto, na Europa, algumas linhas férreas já substituíam os animais por este tipo de transporte. Nesta época, os trens, além de transportar mercadorias já passavam a transportar passageiros.

No Brasil, segundo Makino (2008), o café acabou sendo um dos principais agentes de transformação da sociedade brasileira e da modernização dos meios de transportes de carga e de passageiros no fim do século XIX.

A economia cafeeira, desenvolvida às custas do trabalho escravo e, mais tarde, dos imigrantes, colocou em xeque o frágil sistema de riquezas que fizeram as cidades e os meios de circulação se modernizar e propiciou o surgimento de novas camadas sociais. (p. 28)

Embora a construção de ferrovias no Brasil tenha sido autorizada pelo Governo Imperial, por meio do Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, foi somente na década de 1850 que aconteceram efetivamente.

No início, os empresários brasileiros não demonstraram efetivo interesse para que fossem construídos os trechos das estradas de ferro interligando o Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Mesmo com os benefícios concedidos pelo Governo Imperial às empresas nacionais ou estrangeiras, como, por exemplo, 40 anos de concessão e isenção de juros, somente 17 anos mais tarde o tema das ferrovias foi definitivamente retomado. A promulgação da Lei nº 641 de 1852<sup>1</sup> prometia isenções e garantia de juros para empresas que se interessassem em construir e explorar estradas de ferro em qualquer parte do país.

Tomado pelo entusiasmo com a construção das ferrovias, o Imperador Pedro II concedeu ao Barão de Mauá o privilégio de construir o trecho do que seria a primeira ferrovia brasileira. Segundo De Paula (2001, p.2),

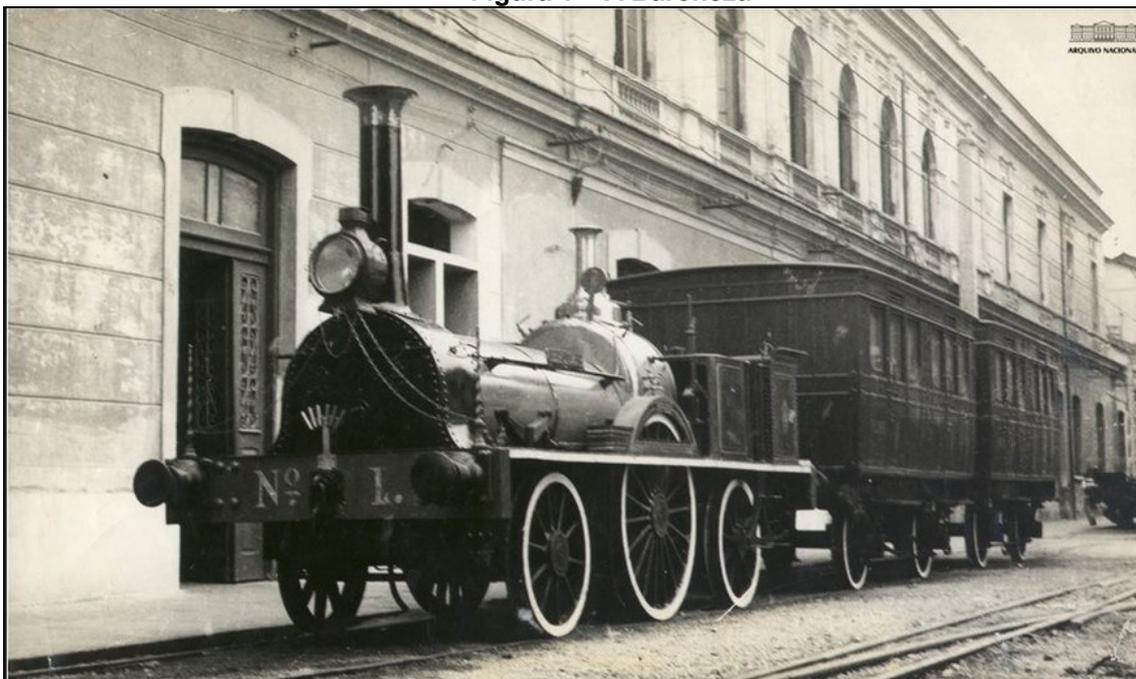
A história das ferrovias brasileiras começou efetivamente em 1852, quando o financista e industrial Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá, firmou um contrato com o Governo provincial do Rio de Janeiro para a construção de uma estrada de ferro, que partindo da Praia de Estrela, no fundo da Baía da Guanabara, iria até a raiz da Serra de Estrela, contraforte da Serra do Mar, de onde prosseguiria ao vale do Rio Paraíba e à Província de Minas Gerais. Nesse mesmo ano foi organizada a “Imperial Companhia de Navegação a Vapor Estrada de Ferro Petrópolis” e iniciada a construção da ferrovia.

Ainda segundo De Paula (2001), a empresa possuía três locomotivas, uma delas, fabricada pela inglesa Fairbann Sons, Manchester, recebeu o carinhoso nome de Baroneza, em homenagem à esposa do Barão de Mauá.

---

<sup>1</sup> Conhecida também como Lei de Garantia de Juros (DAVID, 1998).

Figura 1 – A Baroneza



Fonte: <https://i.pinimg.com/originals/34/99/7d/34997da46e4080d7bc13f694a714953d.jpg>. Acesso em 25.01.2019

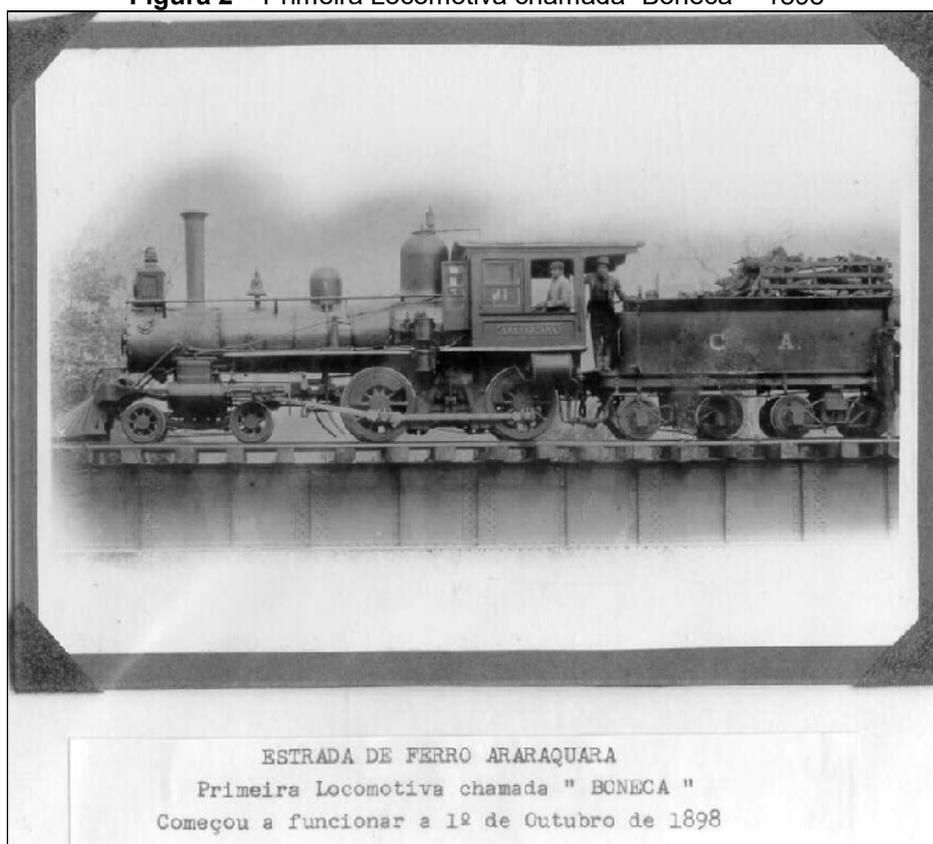
O local de onde partiu a composição inaugural recebeu mais tarde o nome de Estação Barão de Mauá. A Estrada de Ferro Mauá integrou as modalidades de transporte hidroviário e ferroviário no Brasil, introduzindo a primeira operação intermodal.

No entanto, a E.F. Mauá, ferrovia pioneira, não sobreviveu. Segundo David (1998), ela “ligava nada a lugar nenhum” e tinha um apelo muito mais político que econômico. Apesar de ter sido encampada pela Leopoldina *Railway*, em 1890, acabou por ser desativada.

Nesta primeira fase, várias ferrovias foram inauguradas, como a Recife *and* São Francisco *Railway*, em 1858, a D. Pedro II, no Rio de Janeiro, que mais tarde se tornou a Estrada de Ferro Central do Brasil e o trecho inicial da Bahia – São Francisco.

Segundo Miguel e Reis (2015, p. 17), “entre 1850 a 1900, houve o financiamento das ferrovias por capital privado inglês, principalmente em função do transporte de café, no Estado de São Paulo”. Exatamente por esse motivo, várias outras ferrovias foram construídas, como a Santos – Jundiaí, em 1867 e a Companhia Paulista também em 1867.

**Figura 2** – Primeira Locomotiva chamada “Boneca” - 1898



Fonte: Memória Fotográfica de Araraquara – “...100 anos em fotografias...”1999  
Prefeitura do Município de Araraquara

Luceno e Laroque (2011, p. 90) destacam que “a meta brasileira era estabelecer uma rede ferroviária nacional, destinada a interligar as diferentes regiões do país”. Assim, em julho de 1877 deu-se um dos fatos mais importantes na história do desenvolvimento da ferrovia no Brasil: a ligação Rio – São Paulo, quando os trilhos da Estrada de Ferro São Paulo, que tinha sido inaugurada em 1867, foram unidos aos da E.F. D. Pedro II.

A Estação Ferroviária (EF) Dom Pedro II transportava pessoas de diversos níveis sociais separadas por classes de acordo com os custos que cada pessoa poderia pagar e também cargas das mais diversas. A “febre” ferroviária ali começou a tomar vulto, apresentado, poucos meses depois o governo imperial um projeto de expansão da linha, ligando Rio de Janeiro a São Paulo, Minas Gerais, e com planos de seguir em direção ao norte do país. (p. 90)

A construção de ferrovias com investimento estrangeiro que se espalhou pelo país não trouxe para o Brasil apenas capital. As empresas estrangeiras também foram responsáveis pela vinda de mão de obra qualificada, como técnicos e engenheiros, entre outros profissionais, capazes de operar as máquinas e equipamentos, que eram novidade nos confins do país. (LUCENO e LAROQUE, 2011)

Segundo o DNIT, apesar de a política de incentivos à construção de ferrovias adotada pelo Governo Imperial ter sido ampla, trouxe alguns problemas ao sistema ferroviário do país, que perduram até hoje<sup>2</sup>. Segundo Luceno e Laroque (2011, p. 91),

Após a linha férrea construída e inaugurada pelo Barão de Mauá, várias outras se seguiram em diferentes pontos do país. Sem uma ideia melhor formada sobre a construção, centenas de quilômetros de trilhos isolados foram construídos nas províncias do país, de forma desordenada e fragmentada. O motivo dessa construção desorientada foi a falta de um Plano Nacional de Viação [...].

As ferrovias que se espalharam pelo país apresentam grande diversidade de bitolas, o que dificulta a integração operacional entre elas; os traçados das estradas de ferro são excessivamente sinuosos e extensos; e linhas ferroviárias estão localizadas no país de forma dispersa e isolada.

## **1.2 O sistema ferroviário nacional**

A construção de ferrovias pelo Brasil se mostrou um grande negócio para investidores nacionais e estrangeiros. As taxas baixas de juros e os contratos de concessão firmados para períodos que variavam entre 50 e 90, entre outros benefícios foram muito convidativos. Segundo Castro (2008, p. 38), “as ferrovias obtinham diversas vantagens, entre as quais o monopólio da exploração, por até 90 anos, de 30 km das terras vizinhas aos trilhos, por toda a sua extensão”.

No entanto, tantos benefícios, no final do século XIX, geraram um custo para o Brasil bastante alto: endividamento externo e sucateamento rápido da malha construída, por exemplo. Além disso, graves epidemias e diversos tipos de doenças ao longo da construção dos trilhos trouxeram outros tipos de problemas, inclusive o esvaziamento dos núcleos residenciais dos trabalhadores ferroviários.

---

<sup>2</sup> Disponível em <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp> Acesso em 22/02/2019

**Figura 3** – Estação Ferroviária em Araraquara - 1900



Fonte: Memória Fotográfica de Araraquara – “...100 anos em fotografias...”1999  
 Prefeitura do Município de Araraquara

**Figura 4** – Estação Paulista em Araraquara - 1914



Fonte: Memória Fotográfica de Araraquara – “...100 anos em fotografias...”1999  
 Prefeitura do Município de Araraquara

Ocorre então segunda fase histórica, a da nacionalização gradual das ferrovias brasileiras. Lanna (2005) faz um relato interessante sobre a situação das ferrovias entre o final do século XIX e o começo do século XX. Nesse período foram muitos os processos de transferência de concessões, aquisição de controle

acionário, resgate das linhas e arrendamento que criaram uma crescente concentração das linhas que leva à constituição de grandes companhias.

Nos anos 1910, continuava-se a acreditar na possibilidade de constituição de redes. Desde sempre a presença do Estado foi essencial, não apenas como órgão fiscalizador ou detentor do direito de ceder as concessões de exploração, mas atuando ativamente num procedimento de "salvamento das empresas privadas em apuros", fossem elas nacionais ou estrangeiras. Esta intervenção, ao mesmo tempo em que garantia a manutenção dos interesses e dos privilégios dos capitais e dos grupos privados, mantinha em funcionamento as linhas importantes para o escoamento da produção e, ainda que de forma limitada, garantia a integração do território. (p.20)

Muitos eventos históricos afetaram de forma drástica o processo de expansão da malha férrea no início do século XX, e fizeram com que a rede ferroviária no Brasil, de modo geral, estagnasse. De Paula (2001) atribui a alguns eventos, como a Primeira Guerra Mundial, e a conseqüente dificuldade para importar equipamentos; a crise de 1929, e com ela a crise do café; e o início da expansão rodoviária, tal estagnação.

No Brasil, especialmente, durante os anos da guerra, a rede brasileira aumentou em 12%, sendo que, após o conflito, não se produziu uma recuperação da anterior dinâmica construtiva. As empresas privadas deixaram de mostrar interesse pelas construções. (p. 5)

No caso das ferrovias do sudeste, embora tenham sido construídas para atender aos interesses dos cafeicultores, segundo De Paula (2001, p.6) "favoreceram a criação de toda uma rede de comércio, de serviços e de indústrias". A autora reforça esse entendimento quando faz a seguinte afirmação:

Muitas das regiões que no passado dedicavam-se ao café passaram a comportar uma policultura, indústrias de cimento, de derivados do petróleo, de interligação com áreas mineradoras ou mesmo da indústria turística que, se aproveitadas, realimentariam as ferrovias. (p.6)

Silveira (2002, p. 66) complementa afirmando que o Sul foi mais bem servido pelas ferrovias, escoando a produção mercantil e dos principais núcleos produtores, principalmente para o mercado interno.

As ferrovias no Sul exerceram a função de agrupar (várias ferrovias e trechos regionais) e exportar (através da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande) sua produção, primeiramente para o mercado consumidor emergente do Sudeste, nas áreas em urbanização e industrialização e, secundariamente, para o próprio mercado do Sul e para a exportação.

Ao se celebrar o 1º Centenário da Independência do Brasil, no ano de 1922, existia no país um sistema ferroviário com, aproximadamente, 29.000 km de extensão, cerca de 2.000 locomotivas a vapor e 30.000 vagões em tráfego<sup>3</sup>.

No entanto, tudo isso não foi suficiente para conter a fase de estagnação que ocorreu a partir da década de 1930. Diante da decadência do sistema ferroviário brasileiro, nos primeiros anos do século iniciou-se uma gradual transferência das empresas ferroviárias para o controle do governo federal. Muitas dessas empresas trabalhavam com déficit e foram encampadas por ferrovias maiores. O Estado então atuou para equipar, estender e recuperar as linhas de várias regiões do país.

Nesse momento, o setor procura atender mais o mercado interno, objetivando o escoamento da produção industrial nacional. Para viabilizar a eficiência das ferrovias, Getúlio Vargas passou a estatizar parte da malha nacional. As estatizações só foram concretizadas em 1957, com a criação da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A). Esses acontecimentos foram fundamentais para que o setor não entrasse em decadência. (SILVEIRA, 2002, p. 67)

Entre as primeiras décadas do século XX e a década de 1950, muitos eventos importantes ocorreram no sistema ferroviário, como por exemplo, a substituição da tração a vapor pela tração elétrica em 1930, que poucos anos depois passou a utilizar também o diesel. A Segunda Guerra Mundial, entre 1939 a 1945, interrompeu a modernização do sistema, que só pode ser retomado na década de 1950.

Outro evento importante foi a criação da Companhia Vale do Rio Doce em 1942, que absorveu a Estrada de Ferro Vitória a Minas. Essa ferrovia foi modernizada com o objetivo de suportar o tráfego pesado dos trens que transportavam minério de ferro entre as jazidas de Itabira, em Minas Gerais, e o porto de Vitória, no Espírito Santo.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, muitos projetos puderam ser retomados. Segundo Dourado (1984:734) apud De Paula (2001, p.6),

Com o processo de industrialização mais acelerado, após 1945, consolidou-se a passagem de uma economia voltada para a produção e exportação de produtos primários para outra mais voltada para o mercado interno, tendo na indústria seu carro-chefe. A partir de 1950, incrementava-se a entrada de maciços investimentos estrangeiros, principalmente de capital norte-americano. Entre 1955 e 1959, entraram no país quase 400 milhões de dólares, dos quais 48,6% originavam-se dos EUA. Do total dos investimentos, 53,9% foram aplicados no setor de máquinas-automóveis,

---

<sup>3</sup> Disponível em <https://189.9.128.64/ferrovias/historico/historico> Acesso em 05/10/2018

contribuindo, assim, para consolidar a indústria automobilística como líder absoluta do processo de industrialização.

O Governo Federal, na década de 1950, optou pela unificação administrativa das 18 estradas de ferro pertencentes à União, o que totalizou 37.000 km de linhas espalhadas pelo país. Segundo o DNIT, a RFFSA passou a administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União a ela incorporadas, cujos trilhos atravessavam o país, servindo as regiões Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste e Sul<sup>4</sup>.

Com o maciço investimento no modal rodoviário, o setor ferroviário foi perdendo ainda mais sua força. Miguel e Reis (2015, p. 17) destacam a influência do Presidente Juscelino Kubitschek para a história das ferrovias no Brasil.

O setor ferroviário brasileiro foi abandonado a partir do governo Juscelino Kubitschek, que priorizou o desenvolvimento de rodovias, em detrimento das ferrovias. Isso porque o investimento em ferrovias era muito alto e o tempo para entrega das estradas de ferro era superior ao de construção de rodovias (três anos contra seis meses por 500 km). Além disso, nessa época, o café estava em declínio, tornando a situação ainda mais desfavorável. Com o governo priorizando o modal rodoviário, houve o abandono de trechos de ferrovia e a deterioração da infraestrutura existente, reduzindo uma malha de cerca 40 mil km, em 1960, para pouco menos de 29 mil km, sendo que apenas um terço em boas condições operacionais adequadas (Associação Nacional de Transportadores Ferroviários (ANTF)).

No final da década de 1960, já durante o regime militar iniciado em 1964, a RFFSA era composta por ferrovias agrupadas em sistemas regionais: Sistema Regional Nordeste, com sede em Recife; Sistema Regional Centro, com sede no Rio de Janeiro; Sistema Regional Centro-Sul, com sede em São Paulo e Sistema Regional Sul, com sede em Porto Alegre.

Na década de 1970, em consequência da falta de investimentos e da concorrência com o modal rodoviário, mais ágil, todo o sistema ferroviário, que já estava decadente, começa a sucumbir. Segundo Silveira (2002, p. 67), “esse período de decadência durou até a metade da década de 1990, quando foi concedida à iniciativa privada. Nesse período foram desativados, no território brasileiro, em torno de 8.000 km de extensão ferroviária”.

Inicia-se então, a terceira fase. Na década de 1980, a RFFSA apresentava grave desequilíbrio técnico-operacional, causado pela degradação da infra e da superestrutura e pelo adiamento da manutenção de material rodante. A empresa já

---

<sup>4</sup> Disponível em <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp> Acesso em 22/02/2019

não gerava recursos suficientes para cobrir os gastos com serviços e dívidas. Diante da ineficiência, o setor ferroviário perdeu definitivamente mercado para o modal rodoviário.

A RFFSA acumulava enormes prejuízos aos cofres públicos, portanto a necessidade de providências era imediata. Silveira (2002, p. 67) recorda que a partir de 1995 o processo de privatização das ferrovias federais ocorreu de forma acelerada.

A partir de 1995 tem início o processo de desestatizações das ferrovias federais (RFFSA, Ferronorte, Norte-Sul e outras) e estaduais (Fepasa – Ferrovia Paulista S/A e Ferropar – Ferrovia Paraná S/A), concedidas à empresas privadas, gerando forte processo de reestruturação (compra de locomotivas e vagões no mercado internacional, melhora nos sistemas de logística e de comunicações, desativação de trechos antieconômicos e formação de oligopólios) no setor ferroviário brasileiro.

O Programa Nacional de Desestatização (PND), instituído na Lei nº 8.031/90<sup>5</sup> e suas alterações posteriores, incluiu a RFFSA no programa, em 10/03/1992, por meio do Decreto nº 473. O Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES) atuou como gestor e elaborou um projeto de reforma com as condições gerais para concessão das malhas da RFFSA.

De Paula (2001, p. 7) destaca que durante os processos de análise de viabilidade de uma ferrovia, “cálculos de impacto social e da relação custos-benefícios não eram computados”. Segundo a autora, somente o que importava era a rentabilidade.

Aparentemente, as desativações eram comandadas por uma inflexível lógica contábil-econômica. Sabemos, no entanto, que as forças econômicas não se desenvolvem nem vácuo, elas atendem, sobretudo, a interesses políticos determinados.

O DNIT registra que o processo de desestatização da RFFSA foi realizado com base na Lei nº 8.987/95 – Lei das Concessões, que estabeleceu os direitos e obrigações para as partes envolvidas no processo de concessão, definindo, ainda, o princípio da manutenção do equilíbrio econômico e financeiro e os direitos dos usuários.

Para a transferência de concessão das malhas da RFFSA para as empresas privadas, foram realizados leilões a partir do ano de 1996, divididos por região,

---

<sup>5</sup> [http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Concessoes\\_Ferrovias.html](http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Concessoes_Ferrovias.html). Acesso em 10/10/2018.

conforme demonstra a Tabela 1, que apresenta as empresas vencedoras, a extensão de malha e data do início das operações:

**Tabela 1 – Concessão da malha ferroviária brasileira<sup>5</sup>**

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (Km)
Oeste	05.03.96	Ferrovía Novoeste S.A.	01.07.96	1.621
Centro-Leste	14.06.96	Ferrovía Centro-Atlântica S.A.	01.09.96	7.080
Sudeste	20.09.96	MRS Logística S.A.	01.12.96	1.674
Tereza Cristina	26.11.96	Ferrovía Tereza Cristina S.A.	01.02.97	164
Sul	13.12.96	ALL - América Latina Logística do Brasil S.A	01.03.97	6.586
Nordeste	18.07.97	Companhia Ferroviária do Nordeste	01.01.98	4.238
Paulista	10.11.98	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.99	4.236
<b>Total</b>				<b>25.599</b>

Fonte: [http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Concessoes\\_Ferrovias.html](http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Concessoes_Ferrovias.html).  
Acesso em 10/10/2018

Em 07 de dezembro de 1999, o Governo Federal, com base na Resolução nº 12, de 11 de novembro de 1999 do Conselho Nacional de Desestatização e por intermédio do Decreto nº 3.277, dissolve, liquida e extingue a Rede Ferroviária Federal S.A.

### **1.3 A expansão da malha ferroviária e as condições dos trabalhadores nas ferrovias do Estado de São Paulo**

A construção de ferrovias em São Paulo ocorreu em resposta à expansão da safra de café. O transporte de grãos por mula de carga, em viagens que duravam dias, foi um obstáculo intolerável para o desenvolvimento das terras cultiváveis e das exportações, como já dissemos acima.

Devido a dois fatores – o grande volume de café transportado para Santos e o crescimento das cidades rurais – logo seria necessário dobrar a linha. Em 1895, uma nova pista começou a ser colocada ao lado da primeira, cuja inauguração ocorreu em 28 de dezembro de 1901.

A parte principal da ferrovia entre São Paulo e Santos ligava as planícies, situando-se ligeiramente acima do nível do mar. A linha passava por densas florestas, túneis e viadutos e por desfiladeiros e barrancos cortados por inúmeros riachos. A geografia íngreme significava que havia muitas cachoeiras e nenhuma possibilidade de água parada.

Enquanto a nova linha estava sendo aberta, centenas de trabalhadores foram alojados em cabanas na floresta, conectadas por trilhas. Em julho de 1905,

começaram os trabalhos na ferrovia, que cinco anos mais tarde se estenderia de Bauru, em São Paulo, para Cuiabá, no Mato Grosso. Esse projeto de vincular o estado nacional a uma região geográfica e culturalmente distante dos centros de poder – primeiro do Império e depois da República Federativa – não era novidade.

O café era responsável por cerca de 70% das exportações brasileiras e o território de Mato Grosso estava no horizonte da cafeicultura paulista que avançava rapidamente para o oeste através de terras virgens ainda densamente habitadas por nativos, especialmente caingangues.

Segundo Lanna (2005, p. 26) a Companhia Paulista era, sem dúvida, uma empresa de sucesso, diferente de várias outras ferrovias.

Tratava-se, sem dúvida de experiência própria da modernidade. Continuando seu caminho, a Companhia Paulista mantém sua expansão. Construída em função dos interesses do café, interferiu no crescimento das cidades e o estimulou. Os interesses dos dirigentes e acionistas eram ligados ao café, mas não de forma exclusiva. Eram também grupos urbanos. A Paulista foi uma grande empresa de serviços públicos, considerada exemplo de eficiência e lucratividade.

Além disso, durante as seis primeiras décadas do século XX, o estado de São Paulo, promoveu uma lenta, mas irreversível tendência à encampação das ferrovias locais por parte do governo estadual.

No começo do século XX, a primeira empresa a ser estatizada foi a E. F. Araraquara, em 1919; seguida pela E. F. Sorocabana; em 1931, a E.F. São Paulo a Minas; em 1952, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

No ano de 1961, ocorreu o ponto alto do processo com a polêmica estatização da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, cuja encampação tira das mãos da iniciativa privada as maiores ferrovias no estado de São Paulo, que, então, já não pertenciam ao governo estadual ou federal.

No início do século XX, após a ascensão do governo Rodrigues Alves (1902-1906), as condições econômico-financeiras do Brasil finalmente se apresentavam favoráveis à construção da ferrovia para Mato Grosso, cuja necessidade era reconhecida pela opinião pública. Restava definir o traçado, em especial os pontos de partida e de chegada. Com relação ao ponto de partida, deve se registrar a influência dos dirigentes paulistas, que conseguiram fazer com que a estrada partisse do território de São Paulo (e não, por exemplo, de Minas Gerais). Nesse contexto, a cidade de Bauru foi escolhida pelo fato de já estar ligada por via ferroviária ao litoral (porto de Santos). O ponto de chegada, por sua vez, foi definido, ao que tudo indica, por influência dos dirigentes mato-grossenses, interessados que a ferrovia se dirigisse à capital do estado, a cidade de Cuiabá. (QUEIROZ, 2008, p. 54)

O fim da linha mais tarde se tornou Corumbá, na margem direita do rio Paraguai, na fronteira com a Bolívia. A conexão entre Mato Grosso e o porto de Santos, no outro extremo, deveria ser construído pela ferrovia Sorocabana, cujos trilhos alcançaram Bauru em 1905. Essa vila de cerca de 600 pessoas tornou-se subitamente um centro de grileiros, empresários e pessoas que queriam vender sua força de trabalho nas indústrias agrícolas, comerciais e manufatureiras, aonde a ferrovia ia deixando seu rastro.

Nesta época, os contratantes responsáveis pela construção do Noroeste eram os chamados *bugreiros*, caçadores profissionais de índios – com a tarefa de aniquilar os nativos – sujeitaram seus trabalhadores a condições brutais de trabalho: 10 horas por dia, sete dias por semana, em condições desumanas.

A partir de 1909, os jornais passaram a publicar denúncias de crueldade e maus-tratos a trabalhadores, lado a lado com demandas por melhor alimentação e menor jornada de trabalho, principalmente para diminuir as taxas elevadas de doenças entre esses homens. A elevação das taxas de mortalidade na área próxima ao rio Tietê despertou a crítica. O Jornal dos Sindicatos dos Ferroviários da Noroeste levantou sua voz em protesto:

Com parte da zona de malária da ferrovia do Noroeste situada entre o Córrego Azul e Itapura - que não difere em nada das regiões da Guiana ou da África Central -, parece que o espírito desse mal se move para onde a zona paludosa do Nordeste do Brasil se encontra encravada, pois os habitantes vivem em pavor constante, seja por causa dos insetos que transmitem febres bravas, seja por causa da classe mais baixa da sociedade, ou seja, os deportados pela polícia, personagens que quase sempre ameaçam a vida de esses habitantes (CASTRO, 1993, p.189).

No final de 1908, os trilhos atingiram Araçatuba, no noroeste de São Paulo (Castro, 1993). As terríveis condições de trabalho e a má nutrição deixaram os homens predispostos a doenças, incluindo alastrim (doença eruptiva infectocontagiosa; forma benigna da varíola)<sup>6</sup>, vermes, disenteria, beribéri e uma patologia desconhecida, que foi batizada de "úlceras de Bauru".

Os trabalhadores mais vulneráveis foram os que abriram trilhas, construíram a cama ou colocaram trilhos e dormentes e passavam as noites em acampamentos temporários, montados a cada dez quilômetros ao longo de toda linha.

---

<sup>6</sup> Dicionário HOUAISS Eletrônico da Língua Portuguesa, Rio de Janeiro: Objetiva, 2009

Sem dúvida alguma, aqueles que participavam da construção das linhas férreas foram os que tiveram a primeira grande oportunidade oferecida aos homens livres em uma sociedade ainda dominada pela mão de obra escrava. A construção das estradas de ferro representou um marco nas relações de trabalho no Brasil.

## 2. GENTE DE FERRO

### 2.1 Os pioneiros

No início da construção da primeira estrada de ferro no Brasil, por volta do ano de 1862, já havia cerca de 4500 homens trabalhando para que a ferrovia se tornasse realidade. Nesses trabalhos iniciais, as principais ferramentas não passavam de pás, picaretas e pólvora, utilizados por trabalhadores livres, com pouca habilidade específica.

A construção das primeiras ferrovias coincidiu com a crise de mão de obra gerada pelos primeiros movimentos abolicionistas. Em 1850 já não era mais permitido o tráfico de escravos no Brasil, portanto as relações de trabalho estavam em um período de grandes mudanças. Segundo Lamounier (2008)

Muitos senhores de engenho e fazendeiros de café encontraram na construção de estradas de ferro uma atividade lucrativa capaz de contrabalançar os efeitos negativos do término do tráfico negreiro, prenunciador do eventual fim da escravidão. Além de reduzir de transporte e trazer “progresso” e “trabalho livre”, esperava-se que as ferrovias contribuíssem para a liberação de centenas de trabalhadores engajados no sistema de transporte por tropas de mulas e bois.

A partir de 1871, com a lei do ventre livre, que libertava o negro recém-nascido, foi necessário buscar alternativas para reforçar a mão de obra no Brasil. O escravo tornou-se caro, pois o número de negros nas lavouras e em outras atividades produtivas foi drasticamente reduzido. Segundo Segnini (1982, p. 22),

O escravo, com a extinção do tráfico, tornou-se caro. E, para não desviá-lo da agricultura, desde 1885, tinha sido vedada sua participação nas construções das ferrovias (Lei Feijó). Desta forma, a vanguarda do empreendimento ferroviário coincidia com a vanguarda da luta pela imigração europeia para as fazendas de café paulista.

A proibição do trabalho escravo nas ferrovias e a exigência de que tal mão de obra fosse somente de trabalhadores livres acelerou a vinda de trabalhadores estrangeiros para atuarem em diversas áreas produtivas, inclusive na construção e na manutenção das ferrovias.

As obras das ferrovias exigiam um grande número de trabalhadores, entre engenheiros, técnicos, pessoal qualificado e semiquilificado, mais que isso, exigiam principalmente trabalhadores sem qualquer tipo de qualificação. O recrutamento, em sistema de empreitada, não dava ao trabalhador estabilidade, mas os contratos

podiam ser de curto ou longo prazo, de acordo com as exigências do trabalho a ser realizado.

Os homens trabalhavam jornadas extenuantes e viviam longe das famílias e dos amigos. Residiam em acampamentos ao longo das linhas que iam sendo construídas em regiões distantes, dividindo ansiedades, perigos e doenças. Tudo isso ajudava a criar laços especiais entre os empregados. Nesses espaços eram comuns desavenças entre eles, o que preocupava os empreiteiros e engenheiros.

A construção de uma ferrovia envolvia uma série de tarefas complexas que exigiam um grande número de trabalhadores técnicos e de pessoal não qualificado. Os trabalhos eram separados por turmas de trabalhadores de acordo com a complexidade da obra e em turmas: sondadores, roçadores, cavouqueiros ou escavadores, condutores, niveladores e outros, sob a supervisão de um capataz. Lamounier (2008, p. 9) descreve bem como se construía uma ferrovia nos primeiros tempos aqui no Brasil.

Para o movimento de terras inicial utilizavam-se cavalos e bois, e, com frequência, se constrói uma linha temporária auxiliar. Essas obras exigiam centenas de trabalhadores. Colocar o trilho e o balastro (cascalho misturado com areia que ajuda a firmar os dormentes nas ferrovias) requeria um número menor de braços, mas ainda assim eram necessários cerca de 200 homens para assentar um quilômetro. Os trilhos e acessórios eram carregados dos depósitos no começo da linha até o final por vagões. O trabalho de descarregar os vagões e carregar os trilhos até o local de assentamento era manual, e exigia homens com grande força física e boa coordenação motora para evitar acidentes.

Além disso, o trabalho de construção e manutenção das ferrovias era pesado e perigoso, porque envolvia ainda muitos problemas como a geografia dos locais por onde os trilhos iriam passar, a densa vegetação tropical, as temporadas de chuvas e as doenças tropicais provocadas por mosquitos.

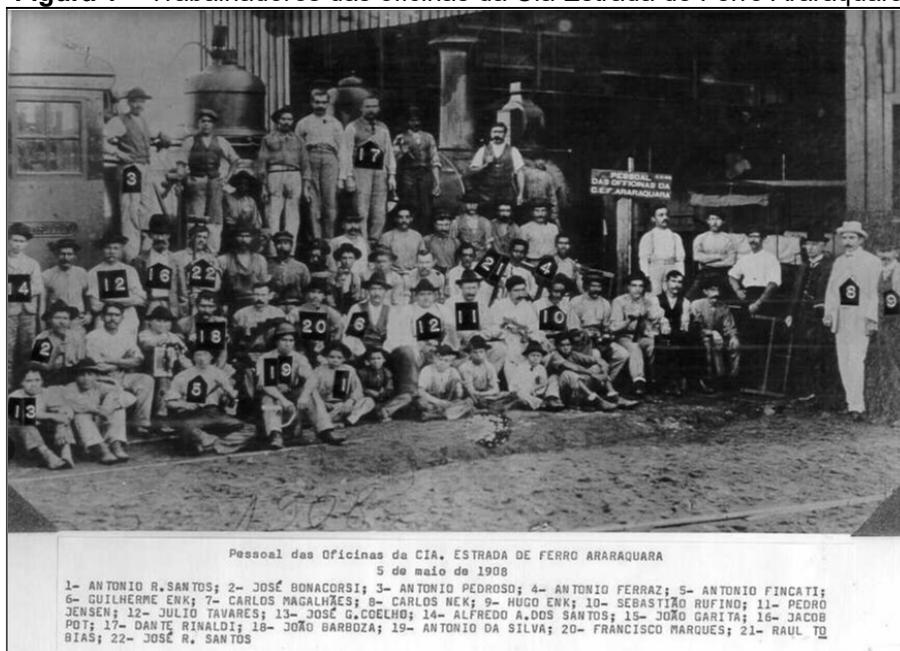
Embora a construção de ferrovias tenha representado uma fonte de emprego, principalmente aos brasileiros mais pobres, o trabalho por empreitada era temporário, o que não garantia estabilidade aos operários. Segundo Lamounier (2008), “os engenheiros observavam que havia falta de trabalhadores porque os homens voltavam para casa durante a estação de plantio”. Esse comportamento dos homens não foi bem visto, porque apesar de tudo, os salários eram bons.

A relutância em abandonar os laços com a agricultura de subsistência, em época de rápida transformação da sociedade brasileira, foi uma característica importante no período. Ecoando opiniões prevaletentes entre proprietários e funcionários do governo, os empresários das ferrovias

interpretavam essa relutância como um indicador da indolência do trabalhador ou de seu caráter avesso ao trabalho regular. (LAMOUNIER, 2008, p. 12)

Esse comportamento sugere que o trabalhador brasileiro buscou garantir sua independência, diferenciando-se do escravo, ou mesmo resistindo às rápidas mudanças da sociedade. Na verdade, uma consideração importante diz respeito à agricultura, que não gerava emprego durante todo ano, fazendo com que o trabalhador buscasse alternativas para os períodos sem trabalho. Desta forma, a construção das ferrovias mostrou ser uma atividade interessante.

**Figura 1** – Trabalhadores das oficinas da Cia Estrada de Ferro Araraquara



Fonte: Memória Fotográfica de Araraquara – “...100 anos em fotografias...”1999  
Prefeitura do Município de Araraquara

Segnini (1982, p. 36) relata ainda alguns problemas enfrentados pela Companhia Paulista, na região de Campinas:

A situação de completo abandono, por parte do Estado, e do quanto os trabalhadores se encontravam à mercê do capitalista, é perfeitamente entendida através da nota constante no Relatório n° 40 da diretoria da Paulista, em 27.10.1889. Nela, a diretoria refere-se à morte de noventa ferroviários, em consequência de uma epidemia de febre amarela que assolou Campinas, da seguinte forma: ‘parece que seria conveniente dar alguma coisa, *sob a forma de esmola*, às viúvas de empregados de mais de um ano, que morreram no seu posto durante a epidemia, visto que este ato animaria os empregados, se rebenotar outra vez a terrível febre de Campinas. (sic)’

A ferrovia cresceu assustadoramente nos primeiros tempos à custa da exploração destes homens, tornando-se um empreendimento bastante rentável.

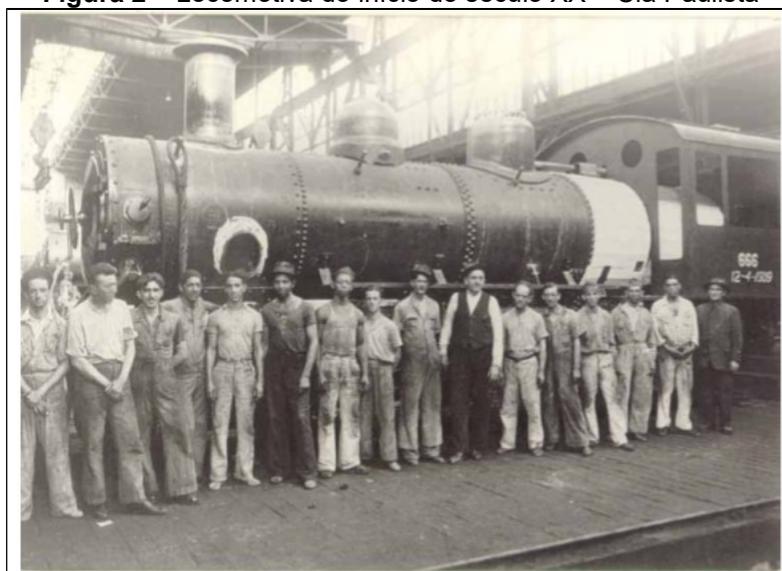
Segundo Segnini (1982, p. 36) vários fatores fizeram com que a construção da ferrovia no Brasil fosse lucrativa: “mão de obra barata, mercado certo (o café) e ausência de concorrentes”.

Especificamente no Estado de São Paulo, a Companhia Paulista, cujo estatuto autorizava a nomear e demitir livremente seus empregados, entre outros privilégios, no início do século XX, já contava com 3000 empregados. Segundo Segnini (1982, p. 35),

Frente a uma classe operária nascente, desorganizada, tranquilamente o capital fazia cumprir seus “direitos”. O passado escravocrata muito recente, cujos valores ainda se faziam sentir, com ênfase, auxiliava na manutenção do *status quo*. O Estado, [...], procurava atender às necessidades do capital, mesmo quando legislava, aparentemente, de forma “neutra”.

A ferrovia teve papel importante para milhares de homens que tiveram a real oportunidade de profissionalização no mercado de trabalho e ascensão social, especialmente durante o século XX. Em um país essencialmente rural, o emprego em uma ferrovia transformou-se, sem dúvida, em uma alternativa de trabalho muito vantajosa.

**Figura 2** – Locomotiva do início do século XX – Cia Paulista



Fonte: Zambello (2005, p. 303)

## 2.2 Ferrovários e a formação de mão de obra especializada

Como já dissemos anteriormente, a construção das ferrovias representou a primeira grande oportunidade de profissionalização oferecida a homens livres, em um país dominado ainda pela mão de obra escrava. Foi um grande marco nas

relações de trabalho no Brasil. No entanto, algumas tarefas tinham que ser executadas por trabalhadores mais especializados.

Segundo Corgozinho (2008, p. 32), “o trabalho disciplinado oferecia aos funcionários da Rede Mineira de Viação (RMV) oportunidades de ascensão na hierarquia da empresa”. A autora faz ainda uma interessante consideração sobre o trabalhador e sua qualificação. A necessidade de qualificar o trabalhador, não era apenas da empresa, passou a ser do próprio operário que buscava crescer no trabalho.

Os trabalhadores ferroviários do tempo da locomotiva a vapor possuíam baixo nível de instrução, geralmente só curso primário. Os conhecimentos necessários ao trabalho eram obtidos por meio da prática e da observação, de modo que o mais importante era a curiosidade, o desempenho e a atenção do funcionário. (p.32)

No ano de 1901, a Companhia Paulista fundou a Escola de Aprendizes. Segnini (1982, p. 46) lembra que a escola de aprendizes tinha um papel importante, e os trabalhadores passavam a contar com um diferencial na carreira: a qualificação.

Com a Escola de Aprendizes, as crianças seriam treinadas para a tarefa ferroviária, disciplinadas dentro dos padrões ideológicos da cúpula da empresa, garantindo uma mão de obra futura identificada com os objetivos da organização. Talvez esteja nesta Escola a origem da formação da “família ferroviária”, pois, desde o seu início, a preferência para cursá-la recaía sobre os filhos de ferroviários. Desta forma, a família já disciplinada dentro dos padrões da empresa, agiria como um elemento reforçador do comportamento proposto pela Escola de Aprendizes.

No entanto, a Paulista, em determinado momento já não considerava a Escola de Aprendizes tão interessante para a empresa, que havia crescido muito. Segundo Segnini (1982), era um processo moroso e pouco rentável. Porém, não apenas a Paulista percebia isso, as demais grandes ferrovias do Estado de São Paulo perceberam o mesmo.

Para resolvê-lo, 1924, a Paulista integrou-se no conjunto composto por quatro ferrovias que se uniram ao Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo, com o objetivo de tentar uma nova experiência relacionada ao processo de seleção e treinamento sob a orientação de Roberto Mange. (p. 75)

A partir de então, a criação de escolas profissionalizantes foi um dos aspectos do processo de modernização do Brasil. Segundo Dardes (2008, p. 41) “as oficinas e as escolas profissionalizantes ferroviárias, constituíram no Brasil importante fator de desenvolvimento do ensino no Brasil, ultrapassando em muito a função inicial de atendimento aos interesses das ferrovias”.

Em 1934 foi criado o Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional (CFESP), especializado na seleção e no preparo de trabalhadores para as ferrovias, desenvolvendo o ensino profissional prático que treinaria o ferroviário na execução da função que assumiria na empresa. Segundo Segnini (1982, p. 77), os resultados esperados pelo CFESP, com a ampliação de um conjunto de séries metódicas de aprendizagem, eram:

- Redução de custos e de tempo de formação de força de trabalho;
- Aumento de produtividade desses trabalhadores, cuja produção, em pouco tempo, compensaria as despesas efetuadas com sua aprendizagem; e
- Possibilidade de maior estabilidade dos empregados na própria empresa.

Segnini (1982, p. 74) destaca o quanto o Taylorismo<sup>7</sup> influenciou a rotina de trabalho, principalmente na Companhia Paulista.

De acordo com Taylor, o trabalhador executor precisa ser vigiado para não abandonar as instruções daqueles que, “ao planejar, determinam a única forma correta de executar a tarefa”. É essa a função que se buscava dar às chefias funcionais. Com suas diferentes especialidades, deviam analisar a tarefa, estudando os movimentos elementares nela contidos para, posteriormente, transmitir sistematicamente instruções técnicas ao trabalhador. Este teria a vigilância hierárquica de chefias voltadas para este único objetivo: estimular ou punir os trabalhadores em função do “manual de procedimentos”.

Ainda por volta de 1934, a Escola Politécnica de São Paulo formava os engenheiros ferroviários, que passaram a pensar, organizar e a fiscalizar os trabalhos. Esses trabalhadores tão especializados eram orientados de modo a garantirem que a missão de determinadores de tarefas evitava que a classe composta pelos executores se transformasse em caos.

---

<sup>7</sup> Frederick Winslow Taylor tinha por objetivo melhorar os processos produtivos, produzindo em menos tempo, mantendo a qualidade. Ele acreditava que a administração tinha que ser vista como uma ciência e isso consistia em que suas ações fossem padronizadas de acordo com um estudo minucioso do tempo e movimentos usados pelos operários de acordo com suas funções. Para Taylor, o operário deveria saber realizar apenas a sua função específica porque analisar às demais funções ou o processo era perda de tempo e conseqüentemente de dinheiro. Taylor defendia que as decisões e o processo de controle das tarefas deveriam estar exclusivamente nas mãos da gerência e nunca nas mãos dos operários. Para isso, os gerentes deveriam aprender as funções com os subordinados, conhecendo assim os processos. Para Taylor, os operários só podiam ter intervalos em horários programados e definidos pela gerência, pois a vadiação e o ritmo lento do trabalho eram inimigos da produção. Para ele também à gerência caberia o papel de designar os operários para as jornadas de trabalho de forma que a mesma pudesse supervisionar e controlar minuciosamente a realização das tarefas. Fonte: <http://www.administradores.com.br/artigos/negocios/taylorismo-um-modelo-com-forte-presenca-em-nossa-cultura/76962/> Acesso em 23.01.2019.

**Figura 3** – Escola profissionalizante em Araraquara

Fonte: Memória Fotográfica de Araraquara – “...100 anos em fotografias...”1999  
 Prefeitura do Município de Araraquara

Esse exigente sistema de trabalho inspirado nas teorias de Taylor provocou muitas demissões. O esquema de intensificação da capacidade de trabalho disfarçada pela consequente melhoria na remuneração dos empregados da Paulista provocava uma “harmonia geral” com o desaparecimento dos descontentes, dos possuídos de falta de estímulo e, por fim, dos menos capacitados. Segundo Segnini (1982, p. 78), “somente os ‘operários qualificados’ dentro do conceito taylorista permaneceriam trabalhando na empresa, assegurando, assim, a eficiência na execução dos serviços”.

O rígido sistema de trabalho se assemelhava em diversos comportamentos ao militar também no Estado de Minas Gerais. Corgozinho (2008, p.32) destaca o tipo de tratamento hierárquico dado ao trabalhador ferroviário. Em várias oficinas, alguns engenheiros exigiam que os funcionários se levantassem quando eles passavam.

No cotidiano de seu trabalho, o ferroviário ia assimilando um comportamento de tipo militar, manifesto em expressões como “eu me apresentei”, “eu servia como fogueira de 3ª”, “fiquei aguardando ordens”, “fui até final de carreira” etc. O relacionamento entre os trabalhadores e as chefias em qualquer nível baseava-se em princípios hierárquicos do tipo militar, principalmente no respeito à autoridade, no cumprimento das ordens dadas e na disciplina.

Na Rede Mineira de Viação (RMV), as relações de trabalho eram muito marcadas pelo caráter familiar. Ainda segundo a autora, isso mantinha o funcionário dominado e explorado sem que ele percebesse e evitava tentativa de mudanças, uma vez que “geralmente, muitos membros de um mesmo grupo familiar – pai, irmãos, filhos e genros – pertenciam ao quadro da RMV. Eram atividades que muitas vezes passavam de pai para filho” (p. 32).

A empresa ferroviária apresentava-se como uma mãe, aglutinando ao seu redor os funcionários, premiando ou punindo suas atitudes e procurando desenvolver em cada um o sentimento de amor em relação a ela e ao trabalho que deveria ser executado. Isso impregnou de tal forma o ferroviário que muitos deles colocavam as necessidades da empresa acima das de sua própria família, alegando que o sustento da mulher e dos filhos provinha daquele trabalho, portanto, este deveria ficar em primeiro plano. (CORGOZINHO, 2008, p. 32)

Na Companhia Paulista não foi diferente. A preferência da empresa ao atribuir cargos de chefia era a operários casados, que, segundo ela, eram mais responsáveis e tidos como “mais aptos para o exercício da tarefa de controle sobre os demais” (SEGNINI, 1982, p. 79). A autora ainda dá destaque a duas situações passíveis de boicotes e sanções da Paulista: a separação entre os casais e o alcoolismo, este combatido fortemente pela empresa. A demissão era a arma utilizada, normalmente para eliminá-lo, mostrando aos empregados sua posição frente tal comportamento.

Esta “preocupação puritana” com relação ao empregado consistia em mais uma técnica de controle importada de países de capitalismo mais adiantado, especialmente os Estados Unidos, cuja organização ferroviária havia se constituído em um “modelo” para a ferrovia paulista. (SEGNINI, 1982, p. 79)

Toda essa preocupação da Paulista com relação à disciplina dos empregados tinha um forte propósito. A falta de disciplina e o alcoolismo poderiam comprometer a manutenção da produção em níveis máximos, como preconiza o taylorismo. Como discorre Segnini (1982, p. 80), por disciplina entende-se que “ferroviário não entrava na sala da diretoria, não bebia, não largava a mulher, nem abandonava os filhos”. Caso contrário, o funcionário poderia ser repreendido ou demitido.

Aos poucos a Companhia Paulista percebeu que tanta rigidez trouxe números muito favoráveis à empresa. Os lucros subiram muito entre os anos de 1928 e 1929, época em que as teorias de Taylor passaram a ser implantadas. No entanto, para os funcionários, isso não trazia tantos benefícios, uma vez que os trabalhadores não participavam da riqueza gerada pelo trabalho deles.

[...] Porém, os ferroviários, que viabilizaram esta acumulação de riqueza, dela não participavam. Isto gerava pressões, por parte destes, para obtenção de aumentos salariais. Para os detentores do poder disciplinar, isto representava a “decadência do espírito profissional”. (SEGNINI, 1982, p. 82)

Aos poucos, outro fator importante foi modificando as relações de trabalho entre as empresas ferroviárias e seus trabalhadores, a mecanização do trabalho. Muitos empregados foram, aos poucos, sendo substituídos por máquinas. Embora as empresas mantivessem os empregados dentro de rigorosas normas de conduta, visando a “felicidade geral”, a insatisfação atingiu muitos trabalhadores que promoveram uma relação nem sempre muito pacífica entre as partes.

### **2.3 Organização social – Vilas operárias**

Com a chegada dos imigrantes no Brasil, os centros de maior concentração de operários e trabalhadores enfrentaram muitos problemas com relação à habitação. O fluxo de imigrantes era maior para as fazendas de café para substituir o trabalho escravo e à indústria que começava a surgir no país. No que diz respeito à Companhia Paulista, Segnini (1982, p. 53) faz uma importante consideração a respeito dos problemas que começaram a surgir com a chegada dessa massa de trabalhadores.

O encarecimento consequente dos aluguéis poderia trazer, a curto prazo, uma pressão por parte dos ferroviários, para melhoria de salário. Para tanto, construiu casas em terras que já lhe pertenciam, a maioria doada pelo próprio Estado (privilegio de zona). Desta forma, solucionava dois problemas: fixava o ferroviário ao seu local de trabalho, através da dependência que criava do mesmo com relação à moradia. Além disso, o patrimônio da empresa crescia através da valorização dos imóveis.

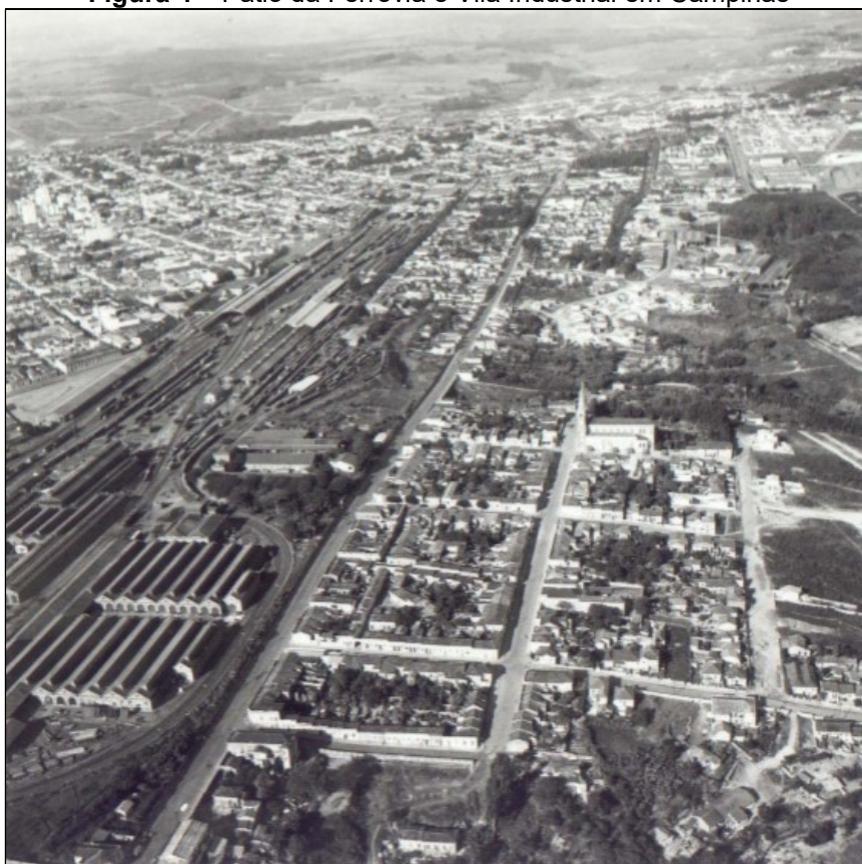
Os trabalhadores ferroviários, em especial os operários das ferrovias do Estado de São Paulo, formaram vilas operárias importantes em vários locais por onde a estrada de ferro passava. A cidade de Bebedouro teve aproximadamente 220 casas; Barretos em torno de 60 casas; Jundiaí cerca de 110 casas; em Campinas outras muitas. Segnini (1982, p. 54) lembra que “só eram entregues a ferroviários cujo trabalho era diretamente ligado ao trem. Eram chamados ‘empregados de emergência’: maquinistas, guarda-trens, folguistas, ajustadores, eletricitistas e pessoal da estação”.

Estas vilas operárias se transformaram, ao longo do tempo, em bairros importantes nas cidades. Muitos desses bairros ainda hoje conservam

características semelhantes às de quando foram criados e ainda têm moradores que foram trabalhadores das ferrovias. Várias gerações nasceram e cresceram nessas vilas e acompanharam a ascensão e a decadência das ferrovias à medida que os trens foram substituídos pelo transporte rodoviário.

Zambello (2005, p. 20) relata que a Companhia Paulista construiu aproximadamente 25 casas para seus operários entre 1900 e 1915 entre os bairros da Vila Industrial e Ponte Preta, na parte logo atrás da estação na Cidade de Campinas.

**Figura 4** – Pátio da Ferrovia e Vila Industrial em Campinas



Fonte: Zambello (2005, p. 242)

Na parte central do pátio de manobras concentram-se as antigas oficinas da Companhia Mogyana, que nas suas proximidades construiu cerca de 34 moradias, entre 1915 e 1920.

As casas pregadas umas nas outras, com suas janelas e portas voltadas às ruas cobertas por paralelepípedos, a igreja matriz, a praça com coreto são alguns elementos característicos da “Vila”, como é chamada. Devido ao baixo grau de mobilidade dos moradores e a posição estratégica que ocupa (cercada pelas linhas de trem, por um córrego e por duas artérias

rodoviárias urbanas alimentadoras da imensa periferia campineira), o bairro não sofreu grandes modificações estruturais. (ZAMBELLO, 2005 p.20)

Com o tempo, diversos desses bairros predominantemente habitados por ferroviários deixaram de ter tal característica, devido à decadência do sistema de trens paulistas e pelo fato de poucos trabalhadores antigos ainda viverem ali.

Zambello (2005, p. 37) lembra ainda que por volta de 1945, os ferroviários da Companhia encarregados de cuidar da rede elétrica moravam em casas operárias da companhia, mas não podiam oferecer luz a suas famílias.

A luz só iluminava o espaço da casa de ferramentas, anexa à residência. O ferroviário tinha a função de cuidar da eletricidade, que não lhe era útil a não ser para servi-la e ganhar um salário com isso, ou quando se transformava em usuário dos trens elétricos de passageiros.

A Paulista, no início do século XX, trouxe ainda aos seus empregados outros tipos de benefícios, mascarando, na verdade, instrumentos paternalistas de dominação. Segnini (1982, p. 52) dá destaque às cooperativas de consumo, que começaram a ser organizadas em 1902, inicialmente na cidade de São Carlos, no interior do estado.

São “oportunidades” que a Companhia toma para si, para “proteger” seus empregados. As cooperativas são administradas por ferroviários que ocupam altos cargos na estrutura hierárquica da empresa. Pessoas identificadas com seus objetivos.

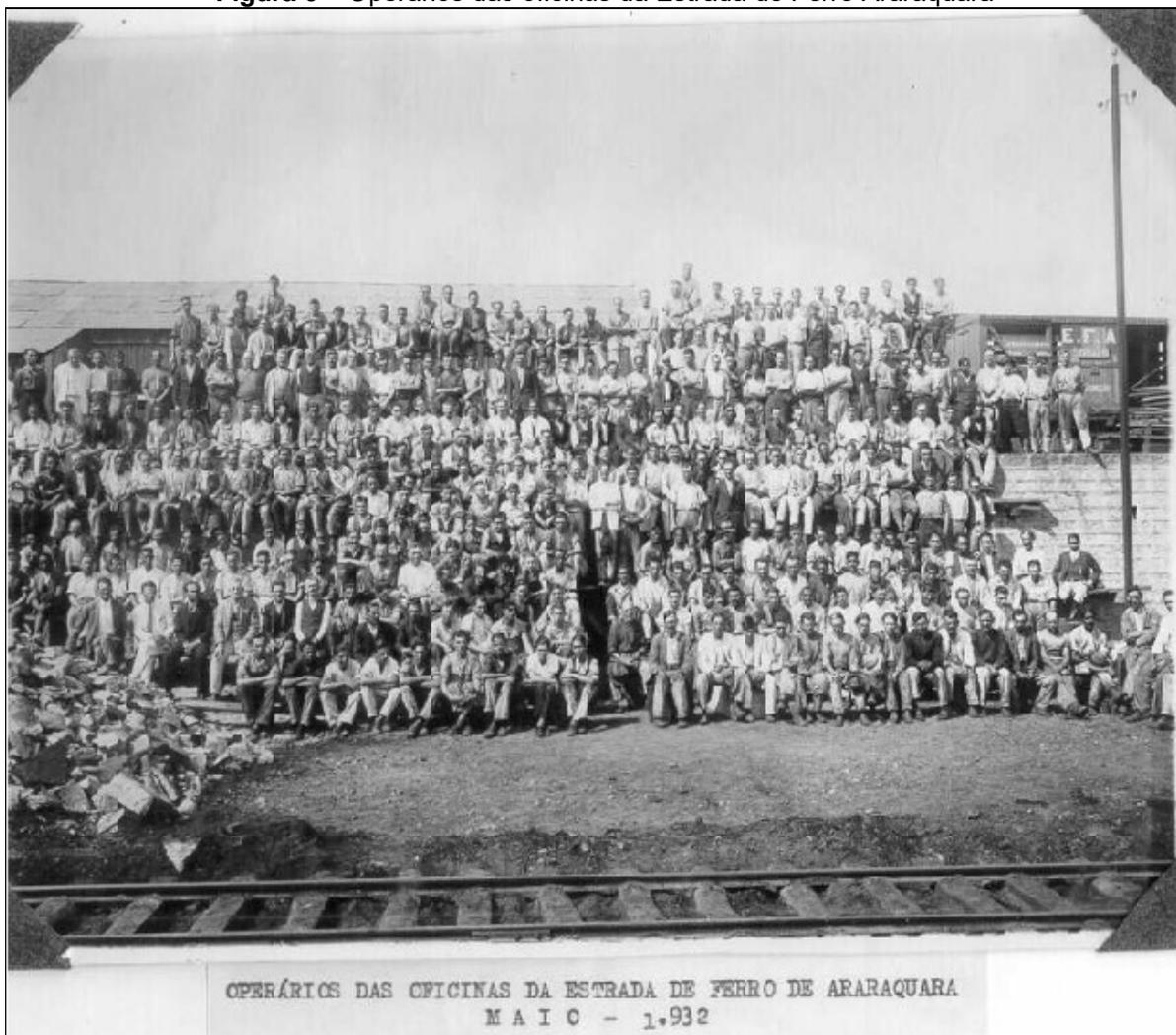
[...]

As cooperativas de consumo proporcionavam ao ferroviário gêneros alimentícios e objetos de uso com preços mais acessíveis aos seus parcos salários.

As empresas ferroviárias procuravam estabelecer laços firmes com os funcionários. Apesar da disciplina rígida e do trabalho exaustivo, o ferroviário tem muito orgulho de sua história, construída nos trilhos e nas vilas operárias, onde foram criados os filhos, os vínculos de amizade e toda sua memória.

Segundo Zambello (2005, p. 313), “a identidade do ferroviário é definida em relação ao grupo do meio profissional, mediada pelo trabalho exercido em uma instituição”. Para a autora, estudar a memória da identidade e das práticas permite recuperar as experiências de trabalho, muito comum no passado, e que atualmente está em vias de se extinguir em consequência da decadência do sistema ferroviário no Brasil.

**Figura 5** – Operários das oficinas da Estrada de Ferro Araraquara



Fonte: Memória Fotográfica de Araraquara – “...100 anos em fotografias...”1999  
Prefeitura do Município de Araraquara

### **3. EVOLUÇÃO DOS DIREITOS E CONQUISTAS TRABALHISTAS DOS FERROVIÁRIOS**

Apresentamos neste capítulo um estudo teórico e documental sobre a evolução e a contextualização histórica dos direitos trabalhistas no Brasil. Em seguida destacamos a criação da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), analisando especialmente os artigos nº 236 a 247, dedicados aos trabalhadores ferroviários. Dando continuidade ao estudo, buscamos contextualizar o trabalhador ferroviário na história do sindicalismo no país, o direito de greve e a forte participação em movimentos grevistas no país.

#### **3.1 Direito do trabalho**

O Direito do Trabalho, por volta do ano de 1824, durante o período imperial, quando existia a escravidão no país, apesar de ainda não possuir uma natureza objetivamente trabalhista, já apresentava contribuições para a evolução na defesa do trabalhador. A forma atual de Direito do Trabalho foi tomando corpo por volta de 1930, a partir, principalmente, das conquistas alcançadas pela categoria dos ferroviários, uma das primeiras a serem contempladas. Pode-se dizer que o Direito do Trabalho tem o papel de regular as atividades econômicas relacionadas ao trabalho. De acordo com Castro (2000, p. 15):

O Direito do Trabalho surgiu da necessidade de regular a evolução da sociedade em face do aperfeiçoamento das atividades econômicas, sendo que os primeiros sinais de trabalho por conta de outrem surgiram com a organização das comunidades já na Idade Média, estando suas origens ligadas à escravidão e à servidão.

Dessa forma, portanto, o Direito do Trabalho visa regulamentar as atividades econômicas relacionadas à atividade profissional regular, remunerada ou assalariada. Delgado (2002, p. 47) complementa afirmando que o Direito do Trabalho trata de:

Um ramo jurídico especializado, que regula certo tipo de relação laborativa na sociedade contemporânea. Seu estudo deve iniciar-se pela apresentação de suas características essenciais, permitindo ao analista uma imediata visualização de seus contornos próprios mais destacados.

Durante muito tempo as questões relacionadas ao trabalho no Brasil não contavam com uma legislação suficiente no direito. De acordo com Delgado (2002), um dos principais marcos do Direito do Trabalho no Brasil foi a assinatura da Lei

Áurea, visto que ao abolir a escravidão foi dado início à prática da relação de emprego. Não se pode dizer que antes da lei que libertou os escravos não havia relação trabalhista, no entanto o que ocorria de forma concreta era um tipo de relação limitada, considerando que a maior força de trabalho provinha dos negros, que não tinham nenhum direito trabalhista.

Na Constituição de 1891, as relações de trabalhistas já eram mencionadas, no entanto, apenas em relação à liberdade de trabalho não havendo, ainda, direitos para o trabalhador.

No ano de 1907, o Decreto nº. 1637 assegurou o direito de sindicalização aos trabalhadores. Anos depois, em 1919, foi instituída a Lei nº. 3.724, que veio para regulamentar a legislação relativa aos acidentes no trabalho. Nesse mesmo período, surgiram leis trabalhistas e previdenciárias específicas para ferroviários e bancários, destacando-se neste estudo a Lei nº. 4.682 de 1923, Lei Elói Chaves, que instituiu caixas de aposentadorias e pensões para os ferroviários, assim como foi assegurada a estabilidade do emprego após 10 anos de serviço. Tal estabilidade somente seria prejudicada nos casos de faltas graves comprovadas de forma prévia por meio de inquérito administrativo (MARTINEZ, 2010).

Apenas após a Revolução de 1930, os direitos sociais figuram no ordenamento jurídico brasileiro, época em que foi criado o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, sob o governo provisório de Getúlio Vargas. No mesmo ano também foram criadas medidas de proteção ao trabalhador, valorizando-se a nacionalização da mão de obra.

A partir da Constituição Federal de 1934, todas as demais trouxeram o Direito do Trabalho em seu bojo, cada uma delas acrescentando matérias relevantes que foram surgindo com o passar dos anos. Assim, a primeira Constituição a tratar especificamente do Direito do Trabalho foi a de 1934, que garantia a liberdade sindical, isonomia salarial, salário-mínimo, jornada de oito horas de trabalho, proteção do trabalho das mulheres e menores, repouso semanal e férias anuais remuneradas (MARTINS, 2013).

A Constituição de 1937, em seguida, marca uma fase intervencionista do estado. Ela instituiu o sindicato único, imposto por lei e vinculado ao estado; criou o imposto sindical; estabeleceu a competência normativa dos tribunais do trabalho;

considerou a greve e o *lockout*<sup>8</sup> recursos antissociais e em decorrência disso havia a imposição de condições de trabalho, pelo poder normativo, nos conflitos coletivos de trabalho (MARTINS, 2013).

Em 1943 foi promulgada a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), reunindo os dispositivos referentes às relações trabalhistas, cuja vigência alcança os dias atuais e atinge todos os trabalhadores.

A Carta Constitucional de 1946, por sua vez, incluía a participação dos trabalhadores nos lucros, repouso semanal remunerado, estabilidade, direito de greve e garantia os demais direitos que estavam na norma constitucional anterior. A Constituição de 1967 manteve os direitos trabalhistas estabelecidos nas constituições anteriores (MARTINS, 2013).

A atual Constituição, aprovada em 1988, trata, nos Arts. 7º a 11º, dos direitos trabalhistas. Nela, os direitos trabalhistas estão incluídos no Capítulo II, “Dos direitos sociais”, do Título II, “Dos direitos e garantias fundamentais”. Foi uma grande conquista, uma vez que nas Constituições anteriores os direitos trabalhistas estavam inseridos nos artigos referentes à ordem econômica e social (MARTINS, 2013).

Sandim (2010) salienta que a Constituição de 1988 prevê o trabalho como fundamento da República Federativa do Brasil e da ordem econômica e financeira, vinculado diretamente à busca do pleno emprego e ao cumprimento da função social da propriedade, além de ser indicado como base da ordem social (artigos 1º, IV; 5º, XXIII; 170, *caput*, III, VIII; e 193, *caput*, da Constituição).

A dignidade da pessoa humana, como fundamento da República Federativa do Brasil e da ordem econômica e financeira, diz respeito à “qualidade intrínseca e distintiva do ser humano, caracterizada por um complexo de direitos e de deveres que devem ser observados pelo Estado e pela comunidade”, com o objetivo primordial de “assegurar condições existenciais mínimas para uma vida saudável” (SANDIM, 2010, p. 63).

Ainda segundo Sandim (2010), os princípios constitucionais afirmativos do trabalho são: o da valorização do trabalho, em especial do emprego; da justiça

---

<sup>8</sup> Substantivo masculino – fechamento de uma fábrica, usina ou estabelecimento pela direção, constringendo os empregados a uma baixa de salário, até que aceitem as propostas ou condições de trabalho apresentadas. Obs.: f.aport.: *locoute* – HOUAISS (2009)

social; da submissão da propriedade à sua função socioambiental e da dignidade da pessoa humana. E o autor mais adiante acrescenta:

O trabalho ligado diretamente aos direitos sociais e a livre iniciativa vinculada à liberdade e ao direito de propriedade devem ser considerados de forma a alcançar o equilíbrio nas relações de trabalho, sem a prevalência do aspecto econômico sobre o aspecto humano, ou seja, sem a precarização das condições de trabalho, pois, além de a Lei Maior também consagrar a função social da propriedade, o trabalhador, que é responsável pela força produtiva e pela geração de riqueza, não pode ser visto como uma mercadoria, mas sim como um sujeito de direitos, ao qual deve ser propiciada uma existência digna, já que a pessoa humana é um fim em si mesmo, e não um meio ao arbítrio de terceiros (SANDIM, 2010, p. 65).

Nesse ponto é fundamental destacar que a função social do contrato de trabalho não encontra previsão expressa na Constituição. Porém, mesmo que implicitamente, a função social da propriedade abrange a função social do contrato, visto que este constitui desdobramento da livre iniciativa e também instrumento de circulação de riquezas e de negócios jurídicos concernentes à propriedade. A função social do contrato é mencionada nos Arts. 421 e 422 do Código Civil (SANDIM, 2010).

Sandim (2010, p. 69) ainda complementa que a função social do contrato indica que este, como instrumento de manifestação da vontade, está relacionado ao respeito entre as partes envolvidas e à tutela da coletividade, através da observância à satisfação do interesse social e à efetivação da dignidade da pessoa humana. Isto exige lealdade, boa-fé, ética, assistência, equilíbrio contratual, ausência de condutas abusivas e o bem comum nas tratativas, na execução e na extinção contratual.

A importância dessas considerações se deve ao fato de que as disposições normativas relacionadas à função social do contrato são aplicáveis no âmbito das relações de emprego. A função social do contrato de emprego mostra que a autonomia privada está conectada à tutela da coletividade, o que exige a preservação da dignidade do trabalhador e dos direitos humanos e fundamentais, assim como a inexistência de condutas abusivas nas tratativas, na execução e na extinção contratual (SANDIM, 2010).

Assim, para que seja verificado o cumprimento da função social do contrato, objetivando preservar a dignidade da pessoa humana inerente ao trabalhador, deve ser observado, como parâmetro, o respeito aos direitos humanos e fundamentais nas relações de trabalho. Ou seja, os pactos devem ser celebrados de maneira que não haja condutas lesivas aos sujeitos envolvidos e à coletividade (SANDIM, 2010).

Comunga desse entendimento Souza (2010), que destaca que o contrato de trabalho ultrapassa os simples limites das relações interprivadas, tanto no seu conteúdo, quando nos efeitos. É mais que a simples venda do trabalho humano, constituindo sempre numa relação jurídica complexa, dinâmica, social e solidária.

### **3.2 Consolidação das Leis do Trabalho (CLT)**

A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) surgiu em 1943, tendo com objetivo reunir toda a legislação vigente em relação ao trabalho, como, por exemplo, as leis que tratavam separadamente do trabalhador de indústrias e outra para os trabalhadores do comércio, deixando alguns profissionais sem proteção legal. Nascimento (2004, p. 75), acerca das leis trabalhistas antes da CLT, afirma que:

As leis trabalhistas cresceram de forma desordenada; eram esparsas, de modo que cada profissão tinha uma norma específica, critério que, além de prejudicar muitas outras profissões que ficaram fora da proteção legal, pecava pela falta de sistema e pelos inconvenientes atura dessa fragmentação.

Assim, por meio do Decreto-Lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943, a CLT promoveu a unificação das leis trabalhistas até então vigentes, todavia, conforme elucida Nascimento (2004) ela foi além da unificação. A CLT trouxe inovações relacionadas à esfera trabalhista e proteção ao trabalhador, aproximando-se de um verdadeiro código. Nascimento (2004, p. 76) reproduz as palavras do então Ministro Alexandre Marcondes Filho após estudos sobre a Consolidação das Leis Trabalhistas:

A Consolidação representa, portanto, em sua substância normativa e em seu título, este ano de 1943, não um ponto de partida, nem uma adesão recente a uma doutrina, mas a maturidade de uma ordem social há mais de decênio instituída, que já se consagrou pelos benefícios distribuídos, como também pelo julgamento da opinião pública consciente, e sob cujo espírito de equidade confraternizam as classes na vida econômica, instaurando nesse ambiente, antes instável e incerto, os mesmos sentimentos de humanismo cristão que encheram de generosidade e de nobreza os anais da nossa vida pública e social.

Dessa forma, a CLT pode ser considerada um marco para o Direito do Trabalho brasileiro, visto que além de reunir as leis trabalhistas, traz inovações no decorrer do tempo, demonstrando a maturidade jurídica do país. Acerca da criação da CLT, Cassar (2009) salienta que a partir de então, os trabalhadores passaram a conhecer melhor seus direitos e as leis que os protegem.

No ano de 1977 a CLT sofreu suas primeiras alterações, quando foi incluído o Capítulo V, Segurança e Medicina do Trabalho e alterações sobre o regime de férias. Outras mudanças também foram realizadas com o advento da Constituição Federal de 1988, vigente até os dias de hoje, quando foram acrescentadas normas que, de acordo com Nascimento (2004), alteraram toda a relação trabalhista, cujos dispositivos trouxeram os direitos do trabalhador, seja ele urbano ou rural.

### **3.2.1 A CLT e os ferroviários**

A força dos movimentos grevistas organizados pelos trabalhadores ferroviários ao longo dos anos foi tão grande que muitas das conquistas alcançadas pela categoria foram estendidas para trabalhadores de outros setores da economia brasileira. Tal força é facilmente percebida na CLT, que apresenta capítulos específicos tratando de questões próprias ao trabalho nas empresas ferroviárias. No Anexo 1, transcrevemos os artigos nº. 236 ao nº. 247 sobre o serviço ferroviário. São artigos que garantem direitos e benefícios ao ferroviário e proteção a essa classe trabalhadora.

A classe operária ferroviária teve destaque na CLT em relação ao regime exclusivo, como por exemplo, quanto ao sobreaviso da escala de 24 horas, em domicílio próprio com direito a recebimento de proventos com base em um terço do salário de acordo com a escala conforme art. 244, § 2º. O sobreaviso ocorre com o acordo entre o trabalhador e o empregador, devendo o operário ficar de prontidão para eventuais chamados e convocação para o trabalho. Os ferroviários também conquistaram garantias quanto aos intervalos na intrajornada, de acordo com o Art. nº 71 da CLT, visando garantir a higiene, a saúde e a segurança do operário. Em contrapartida, o ferroviário que se recusar a trabalhar em caráter de urgência, sem aparente justificativa, é passível de falta grave.

Se antes o trabalho era mais penoso, depois do governo de Getúlio Vargas, as coisas melhoraram. Os trabalhadores das ferrovias reivindicavam melhores condições de trabalho e de vida ao longo de várias décadas. Os ferroviários enfrentavam a rotina cansativa, os trajetos longos, os esforços desmesuráveis, baixos salários, entre tantas outras situações ruins de trabalho, no entanto, quando Vargas assumiu a presidência do Brasil, muitas mudanças ocorreram graças às leis

criadas por ele. Segundo Zambello (2005), a nova legislação que regulamentou o mundo do trabalho ferroviário se traduziu em uma nova realidade para aqueles que viveram a fase anterior ao regime de oito horas, mas uma realidade sentida concretamente apenas no fim do mês.

Para o ferroviário, na verdade, a maior mudança promovida pela nova legislação ocorre no “negócio de dinheiro”, pois o serviço continuou o mesmo. As “horas a mais” se converteram num salário maior e essa matemática modificou a forma como os guarda-trens, maquinistas, ajudantes e foguistas encaravam o cotidiano e o “trabalho a mais”. O decreto n.º. 279 nutriu o trabalhador com uma nova mentalidade em torno das leis, do trabalho e dos seus ganhos. (p. 156)

A CLT surgiu pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1.º de maio de 1943, sancionada pelo presidente Getúlio Vargas, unificando toda legislação trabalhista existente no Brasil. Seu principal objetivo foi a regulamentação das relações individuais e coletivas do trabalho, nela previstas.

### **3.3 Sindicalismo em um contexto histórico**

Para compreender a liberdade sindical é necessário retroceder na história e rever os movimentos sindicais no Brasil, pormenorizando a sua origem e seus períodos cruciais. Reale (2003, p.80) destaca que:

Qualquer conhecimento do homem, por conseguinte, desprovido da dimensão histórica, seria equívoco e mutilado. O mesmo se diga do conhecimento do direito, que é uma expressão do viver, do conviver do homem. Pensar, porém, o homem como ente essencialmente histórico, é afirmá-lo como fonte de todos os valores, cujo projetar-se no tempo nada mais é do que a expressão mesma do espírito in acto, como possibilidade de atuação diversificada e livre.

Portanto, para Reale (2003), o passado não é imutável pelo fato de ser passado. Um evento, com o tempo, se observado por variados ângulos, pode apresentar entendimentos imprevisíveis e particularidades que alteram toda uma pesquisa histórica. O jus-filósofo brasileiro certifica, inclusive, que o presente fica entre o passado e o futuro, e a imposição ser, influenciando ao que se é e se foi.

Importante frisar, que a doutrina se divide quanto ao momento exato da origem do movimento sindical universal. Para muitos, ainda na antiguidade foi possível vislumbrar traços do sindicalismo, outros defendem que foi somente na idade média, e ainda há os que somente reconhecem a origem do sindicalismo na idade moderna.

Não há dados científicos que confirmem a primeira manifestação histórica de organização de trabalhadores. Existem suposições, como de Vianna (1989), de que as primeiras manifestações em que os trabalhadores se organizaram surgiram na antiguidade na Índia, Egito e China, em organizações de trabalhadores, com objetivo de aumentar lucros, vindo de um exercício comum de uma mesma profissão. Um dos aspectos de grande importância é que as atividades desempenhadas entre os homens ultrapassavam qualquer laços de parentescos, de nascimento ou moradia. Sobre esta constatação observam Sússekind e Vianna (1996, p.1037):

[...] a atividade cria laços mais profundos entre os homens do que os decorrentes da localidade e, e em certos casos parentesco, porque o exercício de uma atividade, e especialmente de uma profissão, cria características das quais os indivíduos jamais se libertam e que até transmitem a seus descendentes.

Entre a noção moderna de organização sindical, verificamos semelhanças com “colégios” romanos criados por Sêrvio Túlio, cujo rompimento se deu no ano de 64 a.C., mas que se manteve até o ano de 56 d.C.. Sobre estes “colégios” e “sodalícios”, Silva e Vianna (1989, p.303) consideram como um dos primeiros marcos de referência à previdência social, bem como as manifestações associativas dos trabalhadores, pois reuniam os trabalhadores de determinada profissão “visando mais propriamente à assistência social, tendo em vista as condições de trabalho então vigentes, que na realidade, nem permitiam a eclosão da chamada relação de emprego”.

Vianna (1989, p.214), ao se referir à formação histórica de ajuntamento de trabalhadores, aponta que foi Numa Pompílio (753 a.C – 673 a.C), como Segundo Rei de Roma, que separou pessoas de acordo com suas habilidades, com objetivo político de fragmentar as classes, ordenando associações e assembleias, indicando os cultos que diferenciavam tributos aos deuses, segundo a dignidade de cada ofício. Ao fazermos um paralelo com alguns sistemas sindicais modernos percebemos detalhes importantes. Segundo Sússekind (2000, p.1038),

[...] foram uma consequência do individualismo liberal, levando aos trabalhadores, em face da abstenção do estado, a se unir para defesa de seus direitos e reivindicações, colégios romanos nasceram por uma determinação da autoridade.

Sobre este período histórico, conforme observações de Sússekind e Vianna (1989, p. 215), as corporações começaram a produzir uma revolta contra os mestres, pois, ainda fracos diante dos Estados e das corporações, sofrendo

violências, os trabalhadores começaram a entender que teriam que lutar para ter seus direitos reconhecidos. Segundo ensina Ruprecht (1995, p. 70-71), em relação ao surgimento dos sindicatos,

O sindicato nasce no momento em que a corporação estoura por pressões de dentro para fora e de fora para dentro. As primeiras, pelos aprendizes e, sobre tudo, pelos companheiros, e as segundas, pelo processo industrial e pela vitória das ideias liberais. Nesse instante, a corporação se rompe em duas entidades distintas e antagônicas, representando um a mestria (patrões) e a outra, os aprendizes e companheiros (trabalhadores).

Apesar das diversas manifestações, o sindicalismo e o próprio direito coletivo do trabalho, somente vão ser reconhecidos efetivamente a partir do direito de associação dos trabalhadores, que ocorreu após a Revolução Industrial (Século XVIII). Em meados de 1720, no Reino Unido, houve o surgimento do sindicalismo, com a formação de associações de trabalhadores, que reivindicavam melhores condições de trabalho, principalmente na questão salarial e limitação da jornada de trabalho.

Entretanto, para Mcilroy (1995), inicialmente houve falta de complacência com os agrupamentos de trabalhadores, pois os sindicatos sofreram restrições dos direitos penal e civil. Os *combinated Act* de 1799 e 1800 apresentaram mais de quarenta estatutos criminalizando a organização dos trabalhadores, pois, na época, com a Revolução Francesa varrendo a Europa, acreditava-se que os agrupamentos representavam ameaça para o funcionamento livre do mercado que garantia o bem-estar da sociedade e ao *status quo* social e político.

Na França, a lei Le Chapelier, de 17 de Julho de 1791 e o Código Penal de Napoleão, de 1810, impunham proibições expressas segundo as quais cidadãos ou profissionais, trabalhadores não poderiam nomear presidentes, secretários ou administradores que adotassem decisões ou deliberações aos seus interesses em comum. Além disso, previam também prisões ou multas conforme era considerada ofensa à ordem pública, para quem tivesse incitado rebelião. Somente em 1884, com a Lei Waldeck-Rousseau, a “lei sobre criação dos sindicatos profissionais”, considerou lícita a união de trabalhadores, estabelecendo que os sindicatos e associações pudessem se constituir livremente sem imposição do governo.

### **3.4 Liberdade sindical no Brasil**

A organização sindical no Brasil sofreu influências do Estado, a partir de uma legislação intervencionista. Diante de uma relação conflitante e inspirada pelo princípio de liberdade sindical houve a necessidade de modificar a forma de organização dos trabalhadores, e, em razão de conflitos e interesses corporativistas, a liberdade sindical precisou ser revista.

A Constituição de 1988 redemocratizou o país, deu importância à dignidade da pessoa humana, reconhecimento ao trabalho e à livre iniciativa. Contudo, em relação à liberdade sindical, com influência de sindicatos manteve-se a unicidade e a contribuição compulsória, que de certa forma violam os princípios democráticos, limitando a intervenção sindical. A contribuição sindical só foi abolida muito tempo depois com a edição da Lei nº 13.467 de 2017, a Reforma Trabalhista.

A nova Constituição assegurou a liberdade de associação e trouxe igualdade entre trabalhadores urbanos e rurais, bem como garantiu sindicalização aos servidores públicos civis. Todavia, apesar de o texto constitucional ter assegurado a liberdade sindical individual, preservou pressupostos antigos de modelos corporativistas, que são: unicidade e categoria, paradigmas mantidos mesmo após a Reforma Trabalhista. Nascimento (2009) afirma que: “reconheça-se, no entanto, que o sistema de organização sindical é contraditório. Tenta combinar a liberdade sindical com a unicidade sindical imposta por lei e a contribuição sindical oficial”. Desta forma, é incoerente combinar liberdade sindical e intervenção do estado mesmo que velado.

É importante destacar aqui que o direito à greve no Brasil é garantido pela Constituição Federal de 1988, mais especificamente, em seu artigo 9º, que afirma: “é assegurado o direito de greve, competindo aos trabalhadores decidir sobre a oportunidade de exercê-lo e sobre os interesses que devam por meio dele defender”. De acordo com Delgado (2009), no Brasil o direito de greve possui natureza jurídica de direito fundamental de caráter coletivo, sendo resultado de liberdade de trabalho, mas também da liberdade associativa e sindical e da autonomia dos sindicatos.

### 3.5 Outros avanços legislativos em prol da classe trabalhadora

A criação do direito do trabalho no Brasil foi influenciada por diversos fatores externos e internos, que desempenharam importante papel, levando o Brasil a elaborar leis trabalhistas. Destacam-se como fatores externos as transformações que aconteciam na Europa, a elaboração de proteção legal ao trabalhador e o comprometimento internacional assumido pelo Brasil quando participou da Organização Internacional do Trabalho, forjada pelo Tratado de Versalhes, em 1919, que alvitrava a observância das normas trabalhistas.

Em se tratando dos fatores internos que corroboraram o surgimento do Direito do Trabalho no Brasil destacamos o movimento operário, que contou com a participação de imigrantes com tendências anarquistas e culminou com as inúmeras greves entre o final do século XIX e o início do século XX. Além disso, destacam-se, a arrancada na produção industrial (em decorrência da I Guerra Mundial, por meio da elevação do número de fábricas e operários) e a política trabalhista de Getúlio Vargas, na década de 30.

A concepção a solidificação histórica do Direito do Trabalho no Brasil surgiu com a abolição da escravatura, em 1888. Foi com a assinatura da Lei Áurea que nasceu, basicamente, a alusão histórica do Direito do Trabalho Brasileiro. A partir desse momento, surgiu, então, um novo ramo jurídico no Brasil, além de eliminar o sistema escravista existente, incompatível com o regime justralhista. Conseqüentemente, solidificou-se a relação entre empregado e empregador.

Antes de 1888, as relações de emprego eram abjetas a ponto de não abrir espaço para o surgimento das condições viabilizadoras do regime justralhista. Entende-se a evolução histórica do Direito do Trabalho no Brasil a partir de duas fases propostas por Delgado (2008, apud RADICCHI, 2011):

A primeira delas estendeu-se de 1888 a 1930 e igualmente se denomina fase das Manifestações Incipientes ou Esparsas. O marco inicial de referência da história do Direito do Trabalho brasileiro foi a Lei Áurea, assinada em 1888. De acordo com Mauricio Godinho Delgado, esse diploma eliminou da ordem sociojurídica uma relação de produção incompatível com o ramo justralhista e possibilitou a existência da relação de emprego. Nesse período inicial, a relação de emprego se apresentava, “de modo relevante, apenas no segmento agrícola cafeeiro avançado de São Paulo e, principalmente, na emergente industrialização experimentada na capital paulista e no Rio de Janeiro”. A atuação coletiva dos trabalhadores era incipiente e, por parte do Estado, inexistia preocupação com a questão social. Na República Velha, preponderou a concepção liberal não intervencionista clássica. Isso fica claro ao identificar que a Primeira

Constituição Republicana, de 1891, limitou-se a garantir o livre exercício de qualquer profissão moral, intelectual e industrial (art. 127, § 24). Ou seja, o Estado limitou-se à obrigação negativa de não intervir, seguindo o posicionamento liberal adotado pela Constituição norte-americana (p. 32).

O primeiro período da divisão do Direito Trabalhista é considerado significativo para a sua evolução no Brasil. Manifestações incipientes ou esparsas ocorreram entre os anos de 1888 e 1930 com os movimentos operários carentes de organização, dadas a dimensão no quadro socioeconômico da época e a influência anarquista hegemônica no segmento mais mobilizado de suas lideranças. Inexistiu, ainda, dinâmica legislativa por parte do estado em face das questões sociais da época.

Süssekind (1986, apud RADICCHI 2011, p. 32) pondera:

[...] a constituição brasileira, esteada na doutrina vigente nos Estados Unidos, achava que “a legislação trabalhista infringia o princípio da liberdade contratual e que, além disso, ainda que fosse permitida, seria da competência dos Estados”. Mas a reforma constitucional de 1926 acabou por atribuir ao Congresso Nacional competência para “legislar sobre o trabalho”.

Nesse período, predominava no Brasil o liberalismo econômico, que visava a não intervenção estatal na economia, o que dificultava o desempenho normativo heterônomo no mercado de trabalho. O liberalismo econômico, diante das características da república velha, associava-se, ainda, ao pacto de descentralização política regional que dificultava o surgimento de uma legislação heterônoma federal trabalhista. Surgiram, portanto, normas trabalhistas dispersas e associadas a outras normas referentes à questão social. Sobre o assunto, Radicchi (2011, p. 32) faz a seguinte reflexão:

Esclarecido esse aspecto sobre a República Velha, é necessário ressaltar que as manifestações incipientes do Direito do Trabalho no Brasil apenas tangenciaram a questão social. Podem-se citar como exemplos os seguintes diplomas: Decreto n. 1.162, de 1890, que derogou a tipificação da greve como ilícito penal, mantendo como crime apenas os atos de violência praticados no desenrolar do movimento. Decreto n. 1.637, de 1907, que assegurou o direito de sindicalização aos trabalhadores. Lei n. 3.724, de 1919, que regulou a legislação acidentária do trabalho. Lei Elói Chaves (n. 4.682, de 1923), que instituiu as Caixas de Aposentadorias e Pensões para os ferroviários. Decreto n. 16.027, de 1923, que criou o Conselho Nacional do Trabalho, vinculado ao Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Além dessas normas, há ainda a Lei n. 4.982, de 1925, que concedeu o direito a quinze dias de férias anuais remuneradas aos empregados de estabelecimentos comerciais, industriais, bancários e beneficentes. E em 1927, foi promulgado o Código de Menores (Decreto n. 17.934-A), que estabeleceu a idade mínima de 12 anos para o trabalho.

É importante destacar ainda uma significativa legislação estadual de São Paulo que definiu normas sobre as condições de higiene nas fábricas, o trabalho de menores e os tribunais rurais do Estado criadas pela Lei n. 1.869, em 1922.

No ano de 1919 nasce a Legislação Acidentária do Trabalho, acolhedora do “princípio do risco profissional”, apesar das barreiras impostas pela Lei n.º. 3724 de 1919. Já em 1923, a Lei n. 4682, batizada de Lei Elói Chaves, instituiu as chamadas caixas de aposentadorias e pensões para os ferroviários e instituiu, também, o Conselho Nacional do Trabalho, por meio do Decreto n.º. 16027. Ainda sobre o assunto, notável a passagem de Bocafoli (2014):

Assim em 1923 é criada a primeira lei trabalhista: a Lei Elói Chávez. O que acontece é que ela somente regulava a situação dos trabalhadores ferroviários, isto porque as empresas de ferrovias eram inglesas e os trabalhadores que vinham trabalhar nelas aqui no Brasil eram imigrantes que vinham da Inglaterra, porém estes já tinham muitos direitos que tinham sido conquistados na Inglaterra. Além dos ferroviários os bancários também conseguiram uma legislação trabalhista (BOCAFOLI, 2014).

No ano de 1925, por meio da Lei n.º 4982, férias de quinze dias úteis foram concedidas aos empregados de estabelecimentos bancários, industriais e comerciais. Em 1927, dois anos mais tarde, o Código de Menores foi promulgado pelo Decreto n.º. 17934-A, que estabelecia a idade mínima de doze anos para o trabalho, além de proibir o trabalho noturno e em minas, entre outros preceitos. O trabalho dos artistas também foi objeto de regulamentação, no ano de 1928, por meio do Decreto n.º. 5492. No ano seguinte, alterou-se a Lei de Falências, por meio do Decreto n.º. 5746, adjudicando-se privilégios aos créditos de operários, empregados e prepostos.

Com relação ao segundo período da evolução histórica em questão, destaca-se a fase da institucionalização e da oficialização do Direito do Trabalho, entre 1930 e 1945, com fim da era Vargas. Até o ano de 1943, a fase foi caracterizada por intensa atividade legislativa e administrativa do Estado, em conformidade com o novo padrão que se estabelecia de gestão sociopolítica. Sobre isso, discorre Radicchi (2011, p.43):

A Revolução de 1930 marcou o final de um capítulo da história brasileira, sendo, ademais, referencial da passagem de Estado Liberal para Estado Social. Getúlio Vargas encerrou a chamada República Velha, derrubou as oligarquias estaduais e deu início a profundas modificações nas estruturas do País.

A partir desse momento histórico muitas mudanças foram implantadas no Brasil. Bonavides e Andrade (2004, apud RADICCHI 2011) observam que chegava ao fim o Estado Liberal, que atravessou o Império e os primeiros tempos da República. O Governo Provisório entrava com a mesma força, o mesmo ímpeto e a mesma energia dos republicanos de 1889, quando foi instaurada a Primeira República. Getúlio Vargas instalava no Brasil, naquele momento o Estado Social.

Radicchi (2011, p.35) lembra que o Estado, nesta época, era “largamente intervencionista, comandado pela figura carismática de Getúlio Vargas”. O então presidente “utilizou uma estratégia eficiente com relação à questão social: instaurou um novo e abrangente modelo de organização do sistema justralhista, mas coibiu as manifestações autonomistas do movimento operário”.

Nesse sentido, criou-se o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, pelo Decreto n. 19.443, de 26.11.1930. E, logo após, em 4.2.1931, instituiu-se o Departamento Nacional do Trabalho (Decreto n. 19.671-A). O segundo objeto de normatização federal foi a área sindical. A partir de março de 1931, com o decreto-lei que impôs a necessidade de oficialização dos sindicatos, iniciou-se o processo de implantação da estrutura do sindicalismo populista. (p. 35)

Para Boito (1991, apud RADICCHI, 2011, p. 36), Getúlio procurou, a partir das medidas adotadas, integrar os trabalhadores, “ainda que de modo periférico e controlado, ao sistema político”.

[...] A ideologia populista é a mitificação do Estado como entidade supostamente acima das classes sociais, cuja finalidade seria proteger, a partir de sua própria iniciativa livre e soberana, os trabalhadores da exploração capitalista.

[...] Tal ideologia estatista visa compensar, através da proteção do Estado que assegura a representatividade do sindicato, os seus recursos financeiros e a obrigatoriedade legal de o patronato negociar com um organismo representativo dos trabalhadores, visa compensar, dizíamos, uma suposta debilidade e incapacidade organizativa congênita e insuperável dos trabalhadores. A tutela do Estado sobre os sindicatos aparece, então, aos olhos do trabalhador ou sindicalista penetrado pela ideologia populista, como uma vantagem.

Radicchi (2011, p. 36) identifica, ainda, o que chama de uma “terceira área”: o sistema de solução judicial de conflitos trabalhistas por meio de Comissões Mistas de Conciliação e Julgamento, criadas pelo Decreto nº 21.396 de 1932. Todas as medidas tomadas por Vargas culminaram em um único diploma normativo, a CLT.

Voltou a ocorrer uma maior liberdade e autonomia sindical, com a Constituição de 1934, todavia, o Governo Federal retomou imediata e totalmente o controle sobre as ações trabalhistas, por meio do estado de sítio em 1935, frente às

lideranças políticas e operárias antagonistas à gestão fiscal. Com essa medida (perpetuada pela ditadura aberta de 1937), o governo eliminou focos de resistência às suas táticas políticas e jurídicas. Sobre o assunto, Radicchi (2011, p 36) aponta:

É fato que alguns preceitos trabalhistas estabelecidos na Constituição de 1934 não seriam cumpridos pelos empregadores. Mas é inegável o salto constitucional que o Brasil deu ao introduzir na Lei Maior (art. 121) dispositivos referentes ao salário mínimo, à jornada máxima de 8 horas de trabalho, ao repouso semanal remunerado, às férias anuais remuneradas, à indenização ao trabalhador dispensado sem justa causa, à assistência médica ao trabalhador e à gestante e ao reconhecimento das convenções coletivas de trabalho.

Em 1937, Vargas revoga a constituição de 1934 e instala o Estado Novo. A Constituição de 1937 assegurou a todos o direito de subsistir mediante o trabalho honesto e elevou o trabalho a dever social. Vários de seus artigos dispunham sobre a legislação do trabalho.

O sistema previdenciário, tido como uma quarta área, começou a se estruturar logo após a década de 1930 e passou a operar a partir da ampliação e da reformulação das Caixas de Aposentadoria e Pensões, dispostas basicamente por empresas. O Decreto nº. 20465 de 1931 promoveu a primeira reforma que ampliava o sistema previdenciário anterior, firmando a categoria profissional como parâmetro. O primeiro órgão a ser instaurado, após a reforma, foi o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos (IAPM), por meio do Decreto nº. 22872 de 1933 e, após ele, outros órgãos semelhantes surgiram.

Destaca-se, ainda, a legislação profissional e protetiva, como a imposta pelo Decreto nº. 21471 de 1932, que regulamenta o trabalho feminino, o Decreto nº. 21186 também de 1932, que fixa a jornada de oito horas para os comerciários (estendido aos industriários pelo Decreto nº. 21364), entre outros.

A CLT, criada em 1943, com o passar do tempo, tornou-se obsoleta, sendo necessária a criação de leis posteriores, como a Lei nº. 605 de 1949 que trata do repouso semanal, a Lei nº. 4090 de 1962 que trata da gratificação natalina e do 13º salário, a Lei de Greve de 1964, a Lei do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) de 1966, entre outras. Até o ano de 1993, quando surgiram os ideais da livre negociação por meio do contrato coletivo de trabalho, o governo sucessivamente implantou leis de política salarial modificadas, para manter o controle da inflação e aumento dos salários.

Com a promulgação da Constituição Federal de 1988, o modelo justralhista passou por uma transformação e uma superação democrática do antigo modelo corporativo imposto até então. Segundo Bonavides e Andrade (2004, apud RADICCHI, 2011):

As Diretas-Já não ocorreram em 1985, como queria a Nação. Teve esta que resignar-se com o último colégio eleitoral da ditadura. Cumpria ele seu derradeiro ato de poder, depois de cair nas mãos da maioria democrática, elegendo Tancredo Neves presidente da República. Tancredo, por motivo de doença, não pôde tomar posse na data prevista, que era 15 de março daquele ano, vindo a falecer algumas semanas depois. Ocupou a Presidência da República, desde aquela data, na qualidade de vice-presidente, eleito pela Aliança Democrática, o ex-senador e ex-governador do Maranhão José Sarney.

[...]

Nunca, porém, uma lei magna no Brasil esteve tão perto de refletir as forças reais do poder, de que fazia menção Lassale, na segunda metade do século passado, quanto este singular texto de 245 gordos artigos, escoltados de mais de 70 outros, não menos volumosos, contendo disposições constitucionais transitórias. A produção constituinte foi tão caudalosa que o ato das disposições transitórias guarda a dimensão de uma Constituição, não sendo inferior em extensão as Cartas do Império e da Primeira República (p. 45).

Segundo Delgado (2004, apud RADICCHI, 2011, p. 45), a Constituição Cidadã manteve cinco mecanismos autoritários e corporativos que colidem com a face democrática da carta política:

- a) a contribuição sindical obrigatória, de origem legal (art. 8º, IV, in fine);
- b) a representação corporativa no seio do Poder Judiciário (arts. 111 a 117);
- c) o poder normativo do Judiciário Trabalhista (art. 114, § 2º) (178);
- d) preceitos que mantêm a unicidade sindical;
- e) sistema de enquadramento sindical (art. 8º, II).

O autor entende, ainda, que tais mecanismos autoritários preservados pela Constituição inviabilizam “a construção de um padrão democrático de gestão social e trabalhista no Brasil” (p.46) e dispõe:

A Constituição da República de 1988, nesse quadro, veio consubstanciar o ponto jurídico culminante desse impasse: um rol de preceitos e institutos que apontam para a linha de construção democrática e mais igualitária da sociedade brasileira, ao lado de institutos e mecanismos que inviabilizam essa efetiva construção, apontando resistentemente para o passado autoritário da história do País (p. 46).

A nova Constituição criou condições favoráveis à participação dos grupos sociais na geração de normas jurídicas. Com relação às normas de caráter igualitário e democrático, destacamos a equiparação de direitos entre trabalhadores urbanos e rurais, o salário mínimo, antes regionalizado, foi unificado em todo o

território nacional, e o piso salarial, antes considerado inconstitucional, foi contemplado no inciso V, do art. 7º.

O inciso XIII do mesmo artigo reduziu a jornada semanal de 48 para 44 horas, sendo de oito horas a jornada diária. O inciso XVII determinou o mínimo de 50% o adicional de horas extras, férias com remuneração majorada em 1/3 (art. 7º, inciso XVII), alongou-se a licença maternidade para 120 dias e o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), em seu art. 10, § 1º, dispôs sobre a licença paternidade de cinco dias.

Sobre a Constituição Federal de 1988, Radicchi (2011, p. 48) pontua:

Nesse sentido, as duas décadas da Constituição Federal revelam que a Carta Magna disponibilizou todo o instrumental para valorização do trabalho humano e sua função de inclusão e justiça social.

[...] apesar de a Constituição Cidadã ter avançado muito, trazendo conquistas ao campo individual e enrijecendo vários pontos do Direito do Trabalho, a mesma Carta trouxe contradições ao possibilitar, por exemplo, a flexibilização do salário e da jornada, mediante negociação coletiva.

A Constituição Federal de 1988 apresenta diretriz democrática e protetiva, uma vez que defende que “nenhuma proteção pode ser retirada ou diminuída, mas apenas ampliada pelos institutos jurídicos”. Desta forma, é incoerente possibilitar a mitigação de direitos, mesmo que feita com o aval dos trabalhadores, por meio de seus sindicatos.

As expressivas conquistas se consagraram com a promulgação da Constituição Federal de 1988, que promoveu, entre tantas outras mudanças, a proteção da relação de emprego contra dispensas arbitrárias ou sem justa causa, instaurou um piso salarial proporcional à complexidade e à duração do trabalho prestado, estabelecendo a irredutibilidade salarial, a participação nos lucros e a limitação da jornada de trabalho em 44 horas semanais com 8 horas diárias.

### **3.6 Organização sindical dos ferroviários**

Com o crescente desenvolvimento industrial gerado pela acumulação de capital proveniente da produção de café no Brasil, entre o final do século XIX e início do século XX, a ferrovia se transformou, dentre as empresas, a que mais efetivou contratações de mão de obra em diferentes atividades.

No estado de São Paulo, no final do século XIX, segundo Segnini (1982), a ferrovia cria novas relações de produção, pois a relação patrão senhor de escravos se modifica, passando a existir uma relação patrão-empregado. Para a autora, “as ferrovias foram ‘escolas’ na formação de hábitos de trabalho, melhor dizendo, de uma concepção capitalista de trabalho” (p. 15).

Segnini (1982, p. 15) observa que, no que diz respeito às novas relações, as ferrovias trouxeram muito mais que novas concepções de relação trabalhista.

A dinâmica que se estabelece decorrente desta aprendizagem contínua, acrescida das pressões políticas, econômicas e sociais, vai ao longo da história da ferrovia, proporcionando a esta organização social estruturas que refletem a correlação de forças que se estabelecem no seu interior.

No entanto, segundo Leme (1986), as empresas ferroviárias, cuidavam elas próprias de seus regulamentos, devido à inexistência quase total de leis trabalhistas no período.

Inicialmente, os estatutos vigentes tiveram como base o regulamento de 1857, que segundo Leme (1986, p. 59) era na verdade:

[...] uma legislação ferroviária que apresentava, nos seus 159 artigos, normas gerais e particulares a respeito da construção, conservação, policiamento, inspeção, movimento, fiscalização e etc., referentes às estradas de ferro e cujas modificações só aconteceram a partir da 2<sup>a</sup> década do século XX.

Embora tal regulamento tenha se inspirado em toda experiência ferroviária da Europa, as exigências disciplinares e o rigor para tratar as faltas funcionais não encontravam base nas disposições legais da época.

No entanto, diante da força da categoria, os ferroviários tiveram muitas reivindicações atendidas, que somente muito mais tarde se estenderam aos trabalhadores industriais no Brasil: auxílio doença, licença para tratamento de saúde, assistência médica para funcionário e família, complementação de aposentadoria e pensão, jornada de oito horas, folga semanal, pagamento de horas extras, etc.

Todas as conquistas dos trabalhadores ferroviários só foram alcançadas depois de muitas mobilizações, algumas vezes com enfrentamento policial.

No ano de 1791 aconteceu a primeira greve brasileira ocorrida no Rio de Janeiro, protagonizada por operários da Casa das Armas. Depois desta, outras mobilizações importantes marcaram a história dos sindicatos e da classe operária nacional, uma delas foi a paralização dos ferroviários no ano de 1863, em Barra do

Piraí, no Rio de Janeiro, envolvendo trabalhadores da Estrada de Ferro Dom Pedro II. No século XIX, esses movimentos marcaram o ápice das greves sindicais, conforme destaca Carone (1972, p. 215):

[...] a República inicia-se com a greve na Estrada de Ferro Central do Brasil; repete-se o fato em 1891 e 1893; em São Paulo, uma em 1890, duas em 1891, quatro em 1892; a partir de 1900 tornaram-se mais frequentes e o Rio de Janeiro é campo de uma batalha de três dias, travada pelos cocheiros de bondes; em 1901, greve dos ferroviários da Sorocabana, em São Paulo; em 1902, *lockout* da Companhia Industrial do Rio de Janeiro e, em 1903, 800 trabalhadores das oficinas do *Lloyd* Brasileiro paralisam as atividades por 8 dias; há repressões violentas em 1904; em maio de 1906, 3.000 ferroviários da Companhia Paulista entram em greve em Jundiaí, Campinas e Rio Claro; seguem-se diversas manifestações iguais, inclusive a greve de 10.000 operários, em maio de 1907, em São Paulo.<sup>9</sup> (CARONE, 1972, p. 215).

Os ferroviários adquiriram uma crescente força, nunca antes conhecida pelas classes trabalhadoras no Brasil. Entre os anos de 1885 e 1928, a mão de obra constituída principalmente de imigrantes que começavam a se organizar para reivindicar melhores salários e melhores condições de vida, preocupava os patrões.

No estado de São Paulo, segundo Segnini (1982, p. 42), a Companhia Paulista começava a introduzir o paternalismo<sup>9</sup>.

A “força bruta” das primeiras décadas já não era suficiente para mantê-los no trabalho, no ritmo durante o tempo desejado. [...] O paternalismo revestiu-se de diferentes formas na Paulista. Entre elas destacavam-se a Sociedade Beneficente, Associação Protetora das Famílias dos Empregados, Escola de Aprendizes, Cooperativas de Consumo, Construção de Casas para Trabalhadores. Todas sob controle e vigilância da empresa e permeadas pelos conflitos entre ferroviários e representantes do capital: a diretoria da empresa.

À medida que a empresa introduzia o paternalismo, os ferroviários começavam a se organizar. Os jornais do fim do século XIX e início do século XX registram a criação da Liga Operária da Companhia Paulista, com o objetivo de defender os interesses da classe ferroviária na zona da Paulista. Tal iniciativa não foi vista com bons olhos pela empresa. Segnini (1982, p. 42) relata que:

A cúpula diretiva da Companhia Paulista não viu com bons olhos este empreendimento. O jornal *O Correio Paulistano*, de 16.05.1906, registra a perseguição que havia sido realizada, nos anos anteriores, pela chefia, aos quinze iniciadores desta corporação.

Nesse mesmo período, muitas greves foram organizadas pelos trabalhadores ferroviários, como pode ser observado no quadro abaixo:

---

<sup>9</sup> Sistema, princípio ou prática de dirigir pessoas, negócios ou nações de forma paternal. HOUAISS (2009)

**Tabela 2 – Greves dos Trabalhadores Ferroviários – 1880 a 1906**

<b>GREVES EM FERROVIAS – Período 1880 a 1906</b>		
<b>Ano</b>	<b>Local</b>	<b>Causa</b>
1880		Oito engenheiros contra processo administrativo
1889	EFCB	
1890/91	EFCB	Greve política para derrubar o presidente Deodoro
1892	EFCB – RJ	Questões de salário
1892	EF Baturité – CE	
1893	EFCB	
1896	EF BA-MG	Atraso de pagamento
1897	EF D. Thereza Christina – SC	
1898	EFCB S. Felix – BA	Péssima situação de trabalho
1899	EFCB	Atraso de pagamento
1900	EFCB Cachoeira –BA	Redução de horas de trabalho e aumento de salário
1901	EF Sorocabana	Atraso de pagamento
1901	CPEF – Rio Claro SP	Redução de horas de trabalho e aumento de salário
1905	EF Mogiana – Campinas SP	
1906	Ferrovias Great Western – Recife PE	
1906	CPEF	Causas administrativas

Fonte: LEME (1986, p.63)

Embora faltem informações sobre as causas de algumas greves, podemos perceber que os trabalhadores já se organizavam para reivindicar direitos trabalhistas.

Uma das mais fortes greves ocorridas nesse período foi a de 1906, entre os ferroviários da Companhia Paulista. Segundo Leme (1986, p. 64) aponta,

Em 1906, apesar das pressões exercidas pela administração ferroviária, o número de adeptos das Ligas cresceu sensivelmente só a Cia Paulista contribuiu com um número oscilando entre 3500 e 3800 associados, resultado da ampla propagação sindical organizada pela sua liderança.

Entre os anos de 1905 e 1906, principalmente para cortar custos, muitas demissões de trabalhadores ferroviários ocorreram, como observamos no quadro abaixo:

**Tabela 3 – Relatório de pessoal por ofício**

<b>Comparação do pessoal da locomoção</b>			
<b>Designação</b>	<b>Ano</b>	<b>Total</b>	<b>Diferença</b>
Escritório	1905	19	
	1906	14	-5
Oficinas	1905	1034	
	1906	890	-144
Tração	1905	307	
	1906	297	-10
TOTAL	1906		-159

Fonte: Relatório da Cia. Paulista nº 58 – 1906 p. 204

A imprensa da época fazia denúncias contundentes sobre as arbitrariedades da Cia. Paulista com relação aos seus trabalhadores. Da mesma forma a imprensa operária passou a publicar com mais intensidade o descontentamento geral dos trabalhadores, como aponta Leme (1986, p. 69).

Denunciaram que, em Campinas, existiam centenas de operários desempregados por falta de serviço e que mesmo assim as oficinas das estradas de ferro continuavam dispensando dezenas de operários, não por falta de serviço, mas porque existiam centenas de aprendizes que faziam o mesmo serviço por um ordenado exíguo. Em suma, tanto com operários da Cia. Paulista como da Cia. Mogiana, estava ocorrendo diminuição de salário e suspensão de trabalho.

Os trabalhadores da Cia. Paulista foram responsáveis pela mais importante greve ferroviária na primeira década do século XX em São Paulo, a de 1906. A mobilização teve início na cidade de Jundiaí e contou com mais de três mil ferroviários. Os grevistas protestavam contra os desmandos de alguns chefes de estação e outros funcionários, pediam jornada de 8 horas e eram contra os descontos compulsórios para a Sociedade Beneficente, uma entidade patronal. Embora contassem com a simpatia de alguns importadores, depois de 15 dias de paralização, no dia 30 de maio, a greve foi esmagada, quando os comícios de solidariedade aos trabalhadores foram dissolvidos a tiros ou sob as patas dos cavalos. Diversos grevistas morreram nas mãos da Polícia (MATOS, 2008, p. 29)

Os anarquistas que estiveram à frente da paralização de 1906 mantiveram a liderança na greve geral de 1917, que mobilizou mais de 40 trabalhadores e parou a cidade de São Paulo. Nesse mesmo ano os ferroviários de Campinas enfrentaram as forças policiais, quando 16 manifestantes foram feridos e três morreram.

No período entre 1901 e 1914 seis greves de ferroviários ocorreram em São Paulo, quinze entre 1915 e 1929 e mais sete entre 1930 e 1940. Não foi apenas no estado de São Paulo que a categoria se organizou para reivindicar direitos, também ocorreram fortes paralizações em no Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e em Minas Gerais. Matos (2008, p. 29) faz uma bonita reflexão sobre os trabalhadores ferroviários:

[...] em todos os pontos onde os trilhos favoreceram a transformação de homens rudes saídos do campo em ferroviários conhecedores dos segredos das locomotivas e decididos a lutar, ao lado de seus companheiros, por uma vida melhor.

Diante destas circunstâncias, o sindicalismo ganhou força e avançou em busca dos direitos trabalhistas dos operários, principalmente dos ferroviários. Contudo, de acordo com Costa (2016) entre 1930 e 1945, durante o governo de Getúlio Vargas, os sindicatos foram controlados pelo estado. Segundo o autor, Vargas, conhecido na época como o herói dos pobres, oprimiu bastante a classe

operária chegando a controlar os sindicatos, impedindo-os de serem verdadeiros porta-vozes da classe trabalhadora.

**Figura 6** – Ferroviários em greve pela encampação da Cia. Paulista de Estradas de Ferro - 1960



Fonte: Zambello (2005, p. 187)

Em meados da década de 1960, a estrutura econômica do Brasil e o sindicalismo ferroviário exerciam lugar importante para composição de reivindicações e greves na esfera econômica e política, ao passo que a peleja dos operários nos polos de economias locais rurais se interiorizaram devido fato de o avanço da economia se dar por meio das companhias de estrada de ferro e do comércio na época. Contudo, atualmente o serviço ferroviário é utilizado apenas por concessionários que trabalham exportando, fazendo com que a classe sindical se desestabilize devido ao quase desaparecimento dos sindicalizados (ZAMBELLO, 2005).

A organização sindical no Brasil sofreu influências do estado, por meio de uma legislação intervencionista. Diante dessa relação conflitante, e inspirada pelo princípio de liberdade sindical, surgiu o desejo de modificá-la. No entanto, em razão dos conflitos e interesses corporativistas, que se apresentaram durante a concentração de forças, a liberdade sindical foi reprimida. A Constituição de 1988 veio redemocratizar e dar a importância da dignidade da pessoa humana, reconhecimento do trabalho humano e a livre iniciativa como base.

#### 4. PROCESSOS TRABALHISTAS DAS DÉCADAS DE 1930 A 1960

Neste capítulo, apresentamos algumas das reclamações trabalhistas propostas tanto pelos trabalhadores ferroviários, quanto pelas empresas ferroviárias.

São processos arquivados no Centro de Memória, Arquivo e Cultura do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 15ª Região. Nesse estudo, apresentamos apenas alguns processos circunscritos às décadas de 1930, 1940, 1950 e 1960, períodos em que a categoria ainda era pujante.

Entendemos que, ao trazer a lume alguns desses casos, poderíamos fazer com que os trabalhadores tivessem suas histórias, dramas e angústias contadas, e que mesmo passados tantos anos, eles fossem ouvidos e tivessem expostas as respostas do Direito do Trabalho e do Judiciário às suas demandas.

Em um detalhado levantamento dessas reclamationárias, os servidores do Centro de Memória do TRT/15ª Região realizaram profícuo trabalho que, de outra forma, seriam relegados ao esquecimento.

Pano de fundo importante para o entendimento de muitas das reclamações, mais especificamente inquéritos para apuração de falta grave ajuizados pelas empresas ferroviárias, é a chamada Lei Eloy Chaves. Ela é reputada o marco inicial da previdência, tendo em vista características mais próximas ao conceito atual de previdência social. Os benefícios se destinavam aos ferroviários, categoria de empregados das mais vulneráveis aos riscos de acidente e ao desgaste físico e, portanto, mais suscetíveis à perda ou à redução da capacidade laboral.

A Lei Eloy Chaves<sup>10</sup> criou a Caixa de Aposentadoria e Pensão (CAP) para os ferroviários. Na verdade um Decreto, de nº 4.682, publicado em 23 de janeiro de 1923, além de criar a CAP, estabeleceu, em seu art. nº 42, que:

Depois de 10 anos de serviços efetivos o empregado das empresas a que se refere a presente lei só poderá ser demitido no caso de falta grave constatada em inquérito administrativo, presidido por um engenheiro da Inspetoria e Fiscalização das Estradas de Ferro.

Em outras palavras, a Lei Eloy Chaves criou a chamada “estabilidade decenal”, razão pela qual as empresas ferroviárias ajuizavam, frequentemente,

---

<sup>10</sup> Eloy Chaves foi deputado federal pelo Estado de São Paulo

inquéritos para apuração de falta grave, única forma, à época, de se dispensar um ferroviário. Posteriormente, o instituto foi incorporado à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), de 1943.

É pertinente relembrar também, ainda que brevemente, as estruturas então vigentes da chamada Justiça do Trabalho. Como afirma Pinto (2000, p. 77-78),

Em 1922, o Estado de São Paulo experimentou a criação de um primeiro órgão jurisdicional trabalhista (Lei n°. 1.869, de 10 de outubro de 1922), o Tribunal Rural, esboço das ora extintas Juntas de Conciliação e Julgamento, composto pelo juiz de direito e dos membros leigos, representando, respectivamente, locador e locatário do serviço.[...] Com o movimento político de 1930, dentro do qual veio um impulso tendente a reverter a economia do país de um rumo eminentemente rural para novos horizontes industriais, torna-se possível identificar o gradual surgimento dos pressupostos para criação de organismos dessa espécie. Mesmo assim, como ocorreu com o próprio direito material do trabalho, o legislador antecipou-se ao fato social, outorgando a supra-estrutura legal de uma nova dinâmica e disciplina das relações de trabalho, evitando que os trabalhadores a fossem conquistar pelos mesmos processos de luta que caracterizaram sua evolução europeia.

Segundo o autor, a partir de então, as primeiras leis de processo trabalhista e os primeiros órgãos concebidos para a sua aplicação surgiram. Em 1932, foram criados dois tipos deles, as Juntas de Conciliação e Julgamento (Decreto n°. 22.1312/32) com atribuição para solucionar os conflitos individuais, e as Comissões Mistas (Decreto n°. 21.396), para solucionar os conflitos coletivos.

No entanto, tais órgãos não tinham revestimento de poder jurisdicional, nem mesmo gozavam de autonomia dentro da administração pública, pois na verdade eram meros integrantes da estrutura do recém-criado Ministério do Trabalho. Estavam sujeitos à autoridade de seu titular que dispunha do poder avocatório dos processos e modificações das decisões neles proferidas.

A execução dessas decisões competia à Justiça Comum. As funções tinham essência jurisdicional, mas o poder não correspondia a essa essência.

Ainda segundo Pinto (2000), em 1934 o Conselho Nacional do Trabalho (CNT) foi instituído pelo Decreto n°. 24.748, que funcionava como tribunal arbitral e irrecorrível competente para decidir conflitos entre empregados e empregadores. Tal tribunal atuava nos casos em que não houve conciliação, nos casos de estabilidade de empregados e em outras questões decorrentes da legislação previdenciária.

O Conselho Nacional do Trabalho merece destaque por ter sido o embrião do Tribunal Superior do Trabalho, com sua atribuição específica de uniformizar a

interpretação do Direito do Trabalho, sendo, pois, causa eficiente indireta do triplo grau de jurisdição da Justiça do Trabalho.

Ainda em 1934, os conflitos do trabalho subiram, por primeira vez, ao patamar constitucional, já que na Carta promulgada naquele ano foi feita referência expressa a uma Justiça do Trabalho, mesmo conservada fora do terreno do Poder Judiciário.

O Decreto-lei nº 1.237 de 1939 reestruturou os órgãos até então existentes em três escalas (JCJ, Conselho Regional do Trabalho e Conselho Nacional do Trabalho) sob a denominação geral de Justiça do Trabalho, por fim instalada em 1º de maio de 1941, com a vigência do referido diploma legal.

Mas, a despeito da denominação e autonomia, porquanto ficou livre da subordinação ao Ministério do Trabalho, exercido por meio das advocatórias, e de ter adquirido a competência para executar suas próprias decisões, a Justiça do Trabalho ainda continuou fora da estrutura do Poder Judiciário, assim como a conservara a Carta de 1937.

Somente com o Decreto-lei nº. 9.797 de 1946 ocorreu a inserção no âmbito do Poder Judiciário, substituindo-se as denominações Conselho Regional do Trabalho por Tribunal Regional do Trabalho e Conselho Nacional do Trabalho por Tribunal Superior do Trabalho.

A Constituição que se seguiu imediatamente, em 18 de setembro de 1946, confirmou a inserção e a estruturação dispostas no Decreto-lei nº. 9.797, tendo a Justiça do Trabalho, daí por diante, passado a ser constitucionalmente integrada ao sistema do Poder Judiciário, como Justiça Federal especializada.

Passemos então a analisar, ainda que sucintamente, alguns processos a partir do ano de 1935, no Estado de São Paulo.

#### **4.1 A Era Vargas – 1930 a 1945**

A Era Vargas foi marcada pela amplitude, nunca antes vista, dos direitos trabalhistas e sociais. Estas conquistas, no entanto, disfarçaram a implantação de um regime de governo arbitrário no qual havia tortura, censura à imprensa e forte repressão política (CARMO, 2006).

No capítulo 3 detalhamos os fatos históricos desse período e as conquistas alcançadas pelos trabalhadores durante o primeiro governo de Getúlio Vargas.

Nessa época, as obras basilares para a infraestrutura do país não interessavam à iniciativa privada, portanto, o governo subsidiou estas obras constituindo indústrias estatais cujo principal objetivo era garantir a industrialização da recente República (BITTAR, 2015). Um dos principais motores para tal fim foram as ferrovias que levavam não somente insumos industriais, mas mão de obra para as diferentes partes do país como um fio condutor do desenvolvimento urbano do território nacional.

Relembrando o capítulo 3, apresentamos algumas reformas implantadas por Vargas que trouxeram mudanças nas relações entre patrão e empregado, como por exemplo, a criação do Ministério do Trabalho Indústria e Comércio, em 26 de novembro de 1930, cujo principal atributo foi a fiscalização das normas trabalhistas no âmbito prático (CARMO, 2006).

Além disso, o governo regulamentou os sindicatos, tanto dos empregados quanto dos patrões, que tinham por meta disciplinar, reconhecer e, ao mesmo tempo, controlar as reivindicações trabalhistas; regularizou as férias anuais dos trabalhadores de comércio e dos bancos, estendidas, mais tarde, a outras categorias; iniciou a montagem da previdência social e a proibição do trabalho para crianças menores de doze anos e promulgou uma nova legislação garantindo a estabilidade decenal ao empregado que estipulava o recebimento de multas, como um benefício, para os colaboradores demitidos sem justa causa quando o contrato de trabalho estivesse próximo ao vencimento.

Mesmo em meio ao Estado Novo, período de muita perseguição política, foram garantidos aos colaboradores totais direitos trabalhistas já conquistados, bem como sua ampliação. Em 1º de Maio de 1940 Vargas estabelece o salário mínimo. Outra importante conquista do período varguista foi a promulgação da CLT, que tinha por intuito unificar as normatizações trabalhistas, tendo por base de aplicação os três pilares: os direitos do trabalhador, a organização sindical e a Justiça do Trabalho (CARMO, 2006).

Logo, se destacaram nesse período grande quantidade de demandas e denúncias relacionadas aos direitos recém-conquistados não respeitados. Em seguida, apresentamos alguns processos trabalhistas de ferroviários que, na maioria dos casos, tiveram tais direitos desrespeitados:

- **1935** – Processo nº 10.709/1935 – Protocolado em 05.09.1935 – Romeu de Moura Abreu X Estrada de Ferro Araraquara.

Os autos desta reclamação são os mais antigos arquivados no Centro de Memória do TRT da 15ª Região (ANEXO V).

Nesta reclamatória trabalhista, apresentada junto Conselho Nacional de Justiça, o empregado da EFA Romeu de Moura Abreu, dispensado pela empresa, alegou ser ilegal o procedimento, visto estar protegido pelo contido no decreto nº 20.465 de 01.10.1931, que determinava que todo o trabalhador com mais de 10 anos de serviços prestados gozava de estabilidade e que, portanto só poderia ser dispensado mediante a comprovação da prática de falta grave, com a concretização da dispensa ocorrendo somente após a apuração dos fatos por meio de processo administrativo.

A reclamada, no entanto, sustentou que o trabalhador não tinha direito aos benefícios de tal decreto, dado que manteve contrato de trabalho iniciado em novembro de 1922, encerrado, a pedido do autor, em abril de 1926, com readmissão em outubro de 1926, e posterior dispensa em setembro de 1935. Desta forma, segundo a EFA, o empregado só poderia contar o tempo para fim de aquisição do direito à estabilidade no emprego, o segundo período de trabalho, o que não lhe dava direito ao benefício, visto que não completara os 10 anos de trabalho previstos no aludido decreto nº 20.465/31.

Nada obstante aos argumentos da reclamada, o julgamento foi favorável ao reclamante. O acórdão de 03.08.1936 determinou sua readmissão, exigindo que a reclamada quitasse os salários do período do afastamento. A EFA, todavia, recorreu ao Conselho Nacional do Trabalho (CNT) em dezembro de 1936, alegando que o reclamante, que trabalhava como conferente, havia sido dispensado em virtude de prática de falta grave, no caso, ato de insubordinação e por fazer propaganda sindical em horário de expediente.

Segundo a empresa, a insubordinação ocorreu inicialmente em 1932 quando o reclamante, requisitado para substituir um porteiro que havia adoecido, negou-se a fazer o trabalho extra, citando a um de seus chefes "decretos federais" e "leis sociais" que seu superior desconhecia. Por esse motivo, e por

fazer propaganda de leis trabalhistas, ele foi suspenso (fls. 57, 58, 59) e, posteriormente, exonerado do cargo.

As alegações do reclamante e os depoimentos das testemunhas de defesa confirmaram que o reclamante sofria perseguição por parte de alguns de seus chefes. Em seguida, o reclamante redigiu uma carta dirigida ao então Ministro do Trabalho, na qual fez um grande relato sobre a situação por ele vivida na empresa. Na carta, o senhor Romeu informa que era funcionário da EFA há aproximadamente 13 anos, onde foi vítima de “atroz perseguição por parte do sub-diretor” da empresa e de outros companheiros, por divergências políticas com a chefia, quando se manifestou favoravelmente ao Partido Constitucionalista.

Por causa dessas divergências, foi transferido para a estação de Ibarra e, em seguida, para Mirassol que, à época, era o fim de linha. Em Mirassol, um de seus filhos, com quatro anos de idade, adoeceu e, sem recursos, impossibilitado de levá-lo para Araraquara, a criança não resistiu e faleceu. Diante da morte do filho, o trabalhador procurou a imprensa para denunciar os excessos da EFA que, no entanto, o obrigou a retirar tudo o que havia dito. O reclamante se recusou a fazer isso, sendo, assim, sumariamente dispensado, com ordens para desocupar imediatamente a casa que a empresa lhe fornecera.

A empresa, então, respondendo ao questionamento sobre os fatos narrados, alegou que o reclamante não se conformava em morar fora de Araraquara: “dahi a insistência impertinente com que Romeu de Moura Abreu solicita a sua volta para esta cidade. Indivíduo pernicioso à ordem pública e à disciplina, como já ficou dito e os factos têm provado a sua permanência nesta cidade é, por todos os motivos, prejudicial à disciplina” (sic).

A empresa ainda prossegue informando que enviou o inspetor de tráfego a Mirassol a fim de esclarecer a responsabilidade da estrada de ferro nos fatos sobre a morte da criança, e que, em meio à explicação, “o funcionário rompe colérico e ameaçador, prometendo assassinar-me e ao ajudante de divisão. Ao inspetor desafiou para sair do escritório para brigarem”.

Para a Procuradoria, no entanto, o reclamante trabalhara na empresa há mais de 10 anos, e, desta forma, não poderia ser demitido “em virtude de falta grave, apurada em inquérito administrativo”. Assim, foi determinado que o processo fosse apreciado pelo Conselho Nacional do Trabalho (CNT).

A EFA, entretanto, insiste que o empregado, à época da dispensa, não tinha 10 anos de serviços contínuos, com o que não haveria falar-se em estabilidade no emprego. No entanto o CNT entende de forma diferente: os períodos descontínuos deveriam ser computados e, no caso do reclamante, perfazia mais de 10 anos de serviço na EFA. O Conselho Nacional do Trabalho apreciou então a demanda, julgou-a procedente e determinou a reintegração do reclamante (3 de agosto de 1936). Apesar da decisão do CNT, o reclamante se apresentou à empresa que se negou a efetuar a readmissão.

Nos autos do processo há expediente da empresa demonstrando que os atos que justificaram a transferência e a dispensa do senhor Romeu estavam relacionados à sua atuação como propagador de direitos trabalhistas: “o conferente Romeu Moura Abreu é o que faz a propaganda dos direitos recentes, antes de devidamente regulados, principalmente entre o pessoal de categoria superior e conhecido como mau elemento em uma estação como esta, com cerca de 40 empregados. Estamos em contato com outra estrada, precisando olhar somente pela execução dos serviços, sem nenhum embaraço e assim sendo venho propor a transferência do aludido funcionário para estação intermediária” (sic).

O reclamante foi reintegrado, mas transferido para a cidade de Taquaritinga, no entanto não recebeu, até 1943, os salários do período de afastamento.

Os autos foram encaminhados à Justiça Comum em Araraquara, que rejeitou a pretensão quanto à reintegração acontecer em Araraquara. O processo passou a ser tratado como ato persecutório contra o reclamante por suas posições políticas e por disseminar informações sobre os direitos dos ferroviários. Apesar do reconhecimento da despedida obstativa, o reclamante não teve seus direitos amplamente reconhecidos, na medida em que a transferência se deu em outra cidade, Taquaritinga, com penosos longos anos até uma mínima concretização.

Vê-se, da leitura dos autos, que o empregado, em verdade, fora primeiramente dispensado não em virtude de faltas funcionais ensejadoras de sua dispensa por justa causa, mas em decorrência de suas manifestações políticas e por “propagandear”, entre colegas, a existência de novos direitos trabalhistas. A EFA, nada obstante o comando que reconheceu o direito do trabalhador à estabilidade no emprego e determinou sua reintegração, não se constrangeu em transformar a vida do Sr. Romeu em um verdadeiro inferno, com transferência compulsória para outra localidade, distante de Araraquara, o que lhe acarretou inúmeros dissabores, culminando até mesmo com a impossibilidade de transporte um filho doente para Araraquara que lamentavelmente, veio a falecer. Ao final, o Sr. Romeu teve de se contentar com a transferência para a cidade de Taquaritinga.

Vê-se que, muito embora já existissem leis que protegiam os trabalhadores, estes ainda, não raro, penavam nas mãos dos empregadores, prática corriqueira na Estrada de Ferro Araraquara.

- **1938** – Reclamação nº 620500-55.1938 – protocolada em 20.02.1938 – Inquérito para apuração de falta greve – abandono de emprego – Estrada de Ferro Araraquara x Alcides Andrade.

Alcides de Andrade, empregado da EFA, era empregado da empresa há 18 anos. Por meio de processo administrativo, foi-lhe imputada a prática de falta grave, no caso, de abandono de emprego. Nos autos da reclamatória trabalhista em estudo consta que o reclamado, após algumas irregularidades, foi transferido do cargo de chefe de trem para o de manobrista, no entanto, teve que se afastar das suas atividades por problemas de saúde.

Após o afastamento, o trabalhador enviou ofício à requerente informando que retornaria ao trabalho, mesmo que tivesse que ocupar qualquer cargo por ela designado. Entretanto, pleiteou que seus salários fossem referenciados aos da posição que anteriormente ocupava: chefe de trem.

O processo administrativo foi enviado ao Conselho Nacional do Trabalho, que o julgou procedente, no acórdão de 18.01.1939, autorizando a empresa reclamante a demitir o funcionário. No entanto, o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro de Araraquara recorreu da decisão do CNT, juntando ao

processo depoimento de duas testemunhas que também trabalhavam na companhia.

O Departamento Nacional do Trabalho (DNT) apreciou então a demanda, julgou-a procedente e determinou a reintegração do reclamante, sustentando que o empregado deveria ser reintegrado ao seu antigo cargo e receber a diferença salarial referente ao tempo em que exerceu a função de manobrista, até o prazo final de conclusão do processo. Desta forma, o CNT acolheu o parecer, ratificando a decisão de que a empresa não provara o *animus abandonandi* por parte do empregado. A EFA recorreu dessa decisão, enviando ofício ao Ministro do Trabalho, que foi rejeitado.

Mais um exemplo de que os empregados tinham ferramentas para se defender dos atos de força do empregador, e que o Direito do Trabalho e os órgãos responsáveis por apreciar as demandas, agiam com imparcialidade, dando ganho d causa ao empregado.

- **1938** – Processo nº 19613-35-1938- Protocolado em 19.10.1938 – Inquérito para apuração de falta grave. – Estrada de Ferro Araraquara x João Luiz Pereira.

O trabalhador fazia parte da turma 17 da Estrada de Ferro Araraquara, da qual foi empregado por mais de 12 anos. O senhor João Luiz Pereira relata em seu depoimento que o episódio envolvendo o feitor da reclamada se deu da seguinte forma: “o declarante, disse em voz alta, o seguinte: 'Nós hoje não almoçamos?'. O feitor respondeu: 'Você aqui não manda nada. Só tem papo'. Respondendo à provocação, o declarante ainda disse: 'Nós não podemos nos comparar com o Senhor, que fica de mão no bolso e pode almoçar às 11 horas ou meio dia, mas nós não podemos”. À vista do acontecido, enquanto a turma almoçava após à passagem do trem P.2, às 9.37, o declarante se dirigiu novamente ao feitor, dizendo: 'o Senhor pode almoçar sossegado e depois tirar a minha conta'. O feitor então respondeu: 'a nossa conta já está tirada, o que você está pensando?'. O declarante insistiu para que fosse tirada a sua conta, no entanto, o feitor Francisco José Rodrigues Torres, ao mesmo tempo em que respondia, fez um gesto com o braço direito, cuja mão segurava um garfo. O garfo então alcançou a parte lateral do mamilo esquerdo do empregado, e, em seguida, o feitor deu uma nova garfada no

declarante, que atingiu o braço esquerdo. O reclamante e o feitor trocaram socos e empurrões, e o feitor caiu sobre as pedras, ao lado do tróli. Nesse momento os companheiros de trabalho Damian Morales e Gildo dos Santos Grangea chegaram e apartaram a briga (sic).

O Conselho Nacional do Trabalho julgou o inquérito nulo e determinou a reintegração do reclamante.

A EFA, à época já estatizada, não perdia tempo e, dada a profusão de mão de obra não especializada, não tinha dúvidas em ajuizar os inquéritos com o fito de dispensar o empregado. Novamente a estrutura da Justiça do Trabalho e o Direito do Trabalho vêm em socorro do trabalhador, fazendo prevalecer o seu direito à manutenção do emprego, ante a inexistência de provas da agressão do empregado.

- **1939** – Reclamação no 7873/1939 – Protocolada em 11.02.1938 – Sívio Morelli X Estrada de Ferro Araraquara.

O reclamante, Senhor Sívio Morelli, trabalhou na EFA por nove anos, oito meses e nove dias. Tendo sido admitido em 15/05/1928, e dispensado em 22/01/1938, iniciou suas atividades na reclamada aos 14 anos. Nessa reclamatória, o trabalhador foi assistido pelo Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Araraquara, que sustentou que o empregado foi demitido porque pleiteou férias após cumprimento de 10 meses de serviço militar obrigatório.

A ré se defendeu afirmando que a dispensa ocorreu devido à conduta do reclamante, considerado um "elemento desorganizador" dentro da empresa. As alegações e depoimentos de ambas as partes, assim como das testemunhas foram remetidas ao Departamento Estadual de Trabalho (DET).

A reclamada argumenta que, cumprindo seu regulamento, antes da lei federal, já havia concedido férias aos seus empregados e, portanto, esse não seria o motivo da dispensa do reclamante. À fl. 39, a reclamada propõe o pagamento de indenização, tendo em vista que o tempo de serviço do reclamante foi de aproximadamente 10 anos, quando por força de lei o empregado garantia estabilidade. Embora a ré tenha formulado proposta uma conciliação, o reclamante não aceitou o valor oferecido, requerendo sua reintegração ao serviço.

A fl. 43 (verso) apresenta parecer do Departamento Estadual do Trabalho quanto ao valor que deveria ser pago pela reclamada, estipulado em 10 salários ou ordenados. O relatório dispõe, também, que o autor não era detentor de direitos além dos que informava, e que ele próprio estava comprometendo seus benefícios. A fl. 44 sustenta que o reclamante deveria aceitar a indenização proposta, sob pena de, em não o fazendo, a demanda teria como destino o arquivo.

O trabalhador aceitou o acordo. A reclamada, contudo, descumpriu sua parte na avença e não efetuou o pagamento combinado. O advogado do DET, representando o reclamante, procurou a reclamada que confirmou não ter mais intenção de cumprir o que fora decidido na audiência de conciliação. O processo tramitou do DET para a Inspetoria Regional do Ministério do Trabalho de Araraquara.

Realizada nova audiência de conciliação, em 08/10/1943, as partes não se conciliaram, sendo que a sentença prolatada pelo MM. Juiz de Direito observou o que já constara da determinação emanada do Departamento Estadual do Trabalho, isto é, a Estrada de Ferro Araraquara deveria pagar ao autor a importância de 10 salários. A ré ofertou apelo junto ao Conselho Regional do Trabalho que, todavia, não foi provido. Encaminhada ao CNT, o comando condenatório foi mantido.

Novamente, observamos o sindicato atuando na defesa do interesse do integrante da categoria.

- **1939** – Processo nº 1037100-52-1939 – Sebastião Rodrigues Seabra X Estrada de Ferro Araraquara, Protocolada em 14.06.1939.

O senhor Sebastião Rodrigues Seabra propôs a reclamação por ter sido rebaixado de cargo, com redução de seus salários. Nos autos há indício de o reclamante ser sindicalizado, provavelmente, filiado ao Sindicato dos Empregados da Estrada de Ferro Araraquara, sem tal especificação, todavia.

O autor alegou que a redução salarial perpetrada pela EFA fora irregular, na medida em que efetuada após 20 anos de serviços prestados à ré.

A empresa se defendeu, sob a alegação de que: “trata-se de funcionário que teve várias entradas e saídas nesta Estrada” e que “A sua destituição daquele

cargo para outro de menor categoria, compatível com seu preparo intelectual – o de vigia de armazém regulador de Tutóia, com os vencimentos mensais de 270\$00 – assim se impôs como medida de caráter administrativo”.

De acordo com o parecer da Procuradoria do Trabalho, a alegação da empresa foi julgada improcedente. A decisão determinava o restabelecimento dos vencimentos do reclamante, pois o argumento usado pela reclamada não se justificava, tendo em vista que após 20 anos de serviços prestados, o fato de o empregado ser “despreparado e sem instrução” nunca constituiu obstáculo para o exercício de suas atribuições.

Segundo Arnaldo Süssekind, a reclamação era procedente, uma vez que o reclamante, com mais de 20 anos de serviços, não poderia sofrer redução de salário, mesmo que transferido para cargo inferior, pois a estabilidade econômica é inviolável, segundo os princípios adotados pela jurisprudência deste Ministério (25/ verso).

Segundo o parecer de fls. nº 44/51, a Estrada de Ferro Araraquara, por ser uma empresa que prestava serviços públicos, estava incorporada ao patrimônio da União, nos termos do decreto Lei no 2.346. Deste modo, os litígios envolvendo empregados da EFA não eram de competência do Conselho Nacional do Trabalho.

Na visão do então procurador José de Segadas Vianna, o intuito do legislador, quando da edição do Decreto no 20.465, não tinha como objetivo a exclusão dos trabalhadores empregados das empresas incorporadas à União, mas assegurar-lhes o direito à estabilidade e à defesa desses direitos perante o Conselho Nacional do Trabalho, nos termos do art. 53. Nesse contexto, cumpridos 20 anos de trabalho, “a reclamada conclui que o empregado não tinha preparo intelectual para exercer as funções de (...) e simplesmente o rebaixa de função, com redução de salários”.

Uma curiosidade, aqui, é a atuação, no mesmo processo, dos professores Arnaldo Süssekind, que viria a ser um dos pilares da elaboração da CLT e posteriormente Ministro do Tribunal Superior do Trabalho, e Segadas Vianna, autor de várias obras sobre o Direito do Trabalho. Neste caso, ambos se posicionando contra a postura da reclamada que, após 20 anos de o empregado prestar-lhe

serviços, concluir que este não tinha preparo intelectual para tanto e, de uma penada, rebaixou-o de cargo e, pior, reduziu seus salários.

- **1940** – Reclamação nº 201-52-1940 – Protocolada em 26.01.1940  
Estrada de Ferro Araraquara x José Maria de Almeida. Inquérito para apuração de falta grave.

A empresa relata que o empregado José Maria de Almeida promoveu, em diversas ocasiões, atos de indisciplina e insubordinação, além de abandonar o serviço. Sendo assim, a EFA deu início ao inquérito administrativo para apurar os acontecimentos, que poderiam implicar na demissão do empregado que, na época, exercia o cargo de trabalhador de turma do Departamento de Linha. O empregado já prestava serviços à empresa há 12 anos, o que lhe garantia estabilidade no emprego.

A requerente declarou nos autos que no dia 1o.09.1939 solicitou ao empregado que desocupasse a casa em que morava, pois pertencia à companhia que cedida moradia a seus funcionários. O pedido deveu-se às repetidas brigas e desavenças entre o empregado e o vizinho, pois a empresa não admitia situações como essa (houve uma desavença com um vizinho por causa de animais de criação que invadiam um o terreno do outro).

Além de solicitar que o empregado desocupasse a casa, a empresa o transferiu da estação de Araraquara para a de Catanduva, em 2.09.1939. Entretanto o senhor José Maria não se apresentou ao novo posto de trabalho, nem desocupou a casa. Diante dessa atitude, o requerido foi proibido de continuar trabalhando em Araraquara, caso não assumisse o posto em Catanduva.

Afastado do trabalho há aproximadamente 30 dias, o funcionário começou a prestar serviços em outra empresa. No entanto, o Sindicato dos Ferrovieiros da Estrada de Ferro Araraquara defendeu seu associado, sustentando que as acusações a ele imputadas constituíam, em verdade, um conjunto de mal entendidos (vide fl.59-60). O Conselho Nacional do Trabalho (CNT) recebeu o inquérito administrativo em 02.02.1940 e em 09.03.1940 seu parecer técnico concluiu que o processo administrativo era procedente. O CNT, todavia, deu

provimento ao recurso do empregado e julgou não provado o abandono de emprego, determinando que a EFA o reintegrasse (decisão de 28.04.1941).

A partir de então, a vida do Sr. José Maria não foi fácil com relação à demanda em face da EFA. No curso do processo, a empresa, sob a alegação de que a casa em que o autor residia com esposa e sete filhos corria o risco de cair, demoliu parte dela. Há nos autos petição do empregado informando o ocorrido, mas o fato concreto é que ele teve de se mudar.

O juiz determinou que a empresa pagasse o aluguel da nova moradia. Não obstante à determinação para reintegrar o reclamante, a empresa sacou nova alegação. Embora o senhor José Maria de Almeida tenha trabalhado mais de 12 anos na empresa, a EFA alegou que o funcionário era português naturalizado, estava em débito com o serviço militar e, por isso, impossibilitado de ser reintegrado aos quadros da empresa, paraestatal, pertencente ao Governo do Estado de São Paulo. A pretensão foi, novamente, rejeitada.

Então, mais uma vez o autor peticionou nos autos. A nova alegação da empresa foi rejeitada de novo. O juiz determinou a execução do acórdão prolatado pelo Conselho Nacional do Trabalho para que o autor fosse notificado para reassumir suas funções em 30 dias, além de lhe entregar o certificado de naturalização que estava em poder da companhia (decisão de 20.08.1942).

Em suma, a Estrada de Ferro Araraquara procurou valer-se de todas as artimanhas possíveis para demitir o reclamante e não reintegrá-lo. Não houvesse órgão que apreciasse a demanda e a legislação que lhe assegurava estabilidade no emprego por contar com mais de 10 anos de serviços, teria ficado desamparado, bem como seus sete filhos e esposa.

- **1940** – Processo nº 2509-59.1940 – José Eliziário Ribeiro X Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Reclamação protocolada em 06.06.1940.

O senhor José Eliziário Ribeiro relatou que esteve detido por 16 meses na Delegacia de Ordem Política e Social, sem que qualquer acusação contra ele tivesse sido apurada. Foi, portanto, colocado em liberdade. A reclamada então readmitiu o empregado na mesma função e com o mesmo salário.

A pretensão do reclamante dizia respeito ao pagamento dos salários do período em que esteve detido, pois não foram quitados.

A Cia. Paulista se defendeu alegando que o reclamante já havia sido detido em outras ocasiões por expressar "ideias extremistas". Neste sentido é importante lembrar, que a partir da denominada Intentona Comunista, a Lei de Segurança Nacional foi reforçada, em 14.12.1935, pela Lei nº 136, que definia novos crimes contra a ordem pública.

O processo foi remetido pelo Conselho Regional do Trabalho ao Fórum de Araraquara, onde, em 02.12.1941 foi realizada a primeira audiência com o comparecimento somente da reclamada. Em 03.03.1942 o reclamante pediu ao Departamento Estadual do Trabalho uma nova audiência, pois ele não comparecera à audiência anterior por não ter recebido a convocação em tempo hábil. Nova audiência foi então agendada para o dia 14.03.1942, quando foram tomados os depoimentos de testemunhas, do reclamante e da reclamada.

A proposta de conciliação foi rejeitada, e o juiz de direito proferiu a sentença afirmando que a reclamação era improcedente, pois a reclamada não era culpada da detenção do reclamante e que ele não recebeu por não ter trabalhado.

Esta reclamação demonstra como eram tempos difíceis os anos de 1940 para quem se manifestasse politicamente. A reclamada, na defesa, alegou que: “esse empregado foi detido pela polícia de Araraquara e conduzido para São Paulo e recolhido ao presídio, por professar ideias comunistas. Em face do art. nº 23 da Lei nº 136 de 14.12.1935 que autoriza a demissão de elementos comunistas [...] foi o mesmo, por contar menos de dez anos de serviço, demitido. [...] Agora vir este ex-empregado pedir os salários do tempo em que esteve afastado da Companhia é contraproducente e ilegal, sem fundamento em lei e nos princípios da sã moral” (sic). O juiz prolator da sentença, além de julgar a pretensão improcedente, criticou o reclamante, afirmando que “ainda que se o reclamante não era extremista, ao menos não teve a prudência [...] para não ser envolvido como tal”. Vale dizer, além de não ter tido sua pretensão acolhida, foi repreendido pelo magistrado, que fez coro à defesa da reclamada.

- **1941** – Reclamação nº 2360/1941 – Protocolada em 20.08.1941 – Estrada de Ferro Araraquara X José Pavarina e Justo de Campo.

A EFA atribuiu aos seus empregados José Pavarina e Justo de Campo a prática de atos de improbidade, pois, como camareiros nos carros dormitórios dos trens noturnos, vinham retendo para si as importâncias que, em viagem, recebiam de passageiros retardatários pela ocupação de leitos. Diante dos fatos, a empresa ajuizou inquérito administrativo para apuração de falta grave. Os autos foram submetidos à apreciação do Conselho Regional do Trabalho (CRT) que se declarou incompetente para apreciar a demanda.

A partir da declaração do CRT, a requerente recorreu ao Conselho Nacional do Trabalho (CNT), que reputou a Justiça do Trabalho competente para apreciar o dissídio. O inquérito foi julgado improcedente. A Justiça do Trabalho entendeu que os atos de improbidade dos requeridos não estavam satisfatoriamente provados. A EFA, entretanto, interpôs recurso ordinário, ao qual foi negado provimento, remanescendo a improcedência do inquérito devido à falta de provas. Os requeridos, afastados de suas atividades, pleitearam a remessa dos autos ao contador do juízo, para que a soma de seus ordenados desde o dia 28.08.1941, data do afastamento, fosse apurada, bem como fosse providenciado o auto de penhora e o depósito dos valores.

Os senhores José Pavarina e Justo de Campo relataram nos autos que, apesar da decisão de reintegração dos suplicantes com todas as vantagens de direito, há quase quatro anos estavam sem promoções ou férias, e sem receber o abono de assiduidade.

Nesta reclamatória fica comprovado o quanto a EFA era uma empresa autoritária no trato de seus funcionários. Neste caso específico, os empregados foram acusados de falta grave e ato de improbidade, sem que a empresa tivesse se desincumbido do ônus de provar o que alegou. Independentemente do ganho de causa por parte dos trabalhadores, é notório que ambos tiveram suas reputações vilipendiadas pela empresa. Além disso, foram retaliados, na medida em não foram promovidos, e tampouco receberam o abono de assiduidade.

Novamente, o Direito do Trabalho e a Justiça do Trabalho os socorreram.

- **1943** – Processo nº 9700-41-1943 – Protocolado em janeiro de 1943 - Estrada de Ferro Araraquara x Antônio Capagnoni.

A empresa relata que o trabalhador, italiano naturalizado brasileiro, em uma discussão travada altas horas da noite num cruzamento em Araraquara, declarou que o fascismo seria o melhor regime político para o Brasil. Devido ao acontecido, a requerente ajuizou pedido de autorização junto ao Conselho Nacional do Trabalho para demitir o empregado requerido. Segundo relato, um dos participantes da conversa era investigador de polícia e conduziu o trabalhador para a delegacia de polícia, sob a acusação de violar a Lei de Segurança Nacional então em vigor.

A Estrada de Ferro foi comunicada e propôs ação com o fito de redeber autorização para demitir o empregado. Para tanto, a empresa apresenta ao Conselho Nacional do Trabalho ofício da Delegacia Regional de Polícia de Araraquara, acompanhado de cópia do relatório de inquérito policial instaurado por esta mesma delegacia e diz basear-se na Lei de Segurança Nacional contra o “súdito do eixo”. Depois do ocorrido, o reclamado passou a faltar sistematicamente ao trabalho.

Não há conclusão sobre a tramitação, nem as provas ditas anexas ao processo. Este caso evidencia a incongruência política e o autoritarismo então em vigor. A ironia dos fatos é que, a despeito da opinião do Sr. Antônio Campagnoni, o Brasil já vivia em um regime autoritário, de clara inspiração fascista! Que tempos!

- **1943** – Processo nº 599/1943 – Protocolado em 29.09.1943 – Carlos Arruda Pacheco X Estrada de Ferro Araraquara.

A reclamação trabalhista apresentada contra a Estrada de Ferro Araraquara trata de dispensa considerada injustificada. O que se destaca nessa reclamatória, às f. 27, diz respeito à seguinte afirmação do juiz: “a justiça do trabalho bem poderia transportar para esta comarca a sua instalação da cidade de São Carlos, desafogando o nosso serviço. Só ontem, por exemplo, julgamos quatro processos”. Ele destaca, na sentença, o papel de defensora do trabalhador atribuído à Justiça do Trabalho quando afirma: “assim, apesar de toda nossa boa vontade para com os operários, já tão conhecida e criticada nesta cidade”. O juiz sugere que a Justiça do Trabalho deveria “fixar

uma idade bem mais elevada – trinta a trinta e cinco anos – para certos cargos...”.

No memorial apresentado pelo reclamante encontram-se referências ao momento histórico, a Segunda Guerra Mundial, quando o reclamante afirma que “na Estrada de Ferro Araraquara, os fatos se resolvem por essa maneira violenta, dando-nos a tristíssima impressão de que o "regime militar" ali é férreo, como se estivéssemos na Alemanha ou nos países por ela desgraçadamente conquistados e dominados... O empregado faltou dois dias, sem causa justificada, rua com ele!... Violência, arbítrio, ilegalidade!” (fls.) 25.

Damos destaque, aqui, para a necessidade de ampliação da Justiça do Trabalho com o intuito de desafogar o Juízo de Direito da Comarca de Araraquara. Nos autos, encontra-se um envelope da Justiça do Trabalho que aponta a expressão “réu pobre”.

- **1944** – Processo nº 5900/1944 – Protocolado em 01.02.1944 –  
Januário Orlando X Estrada de Ferro Araraquara.

Januário Orlando apresentou reclamação trabalhista em face da Estrada de Ferro Araraquara. Informou ter sido admitido em 1º de fevereiro de 1921 e que exercia a função de Chefe de Trens de 1ª Classe. Por problemas de saúde, comprovado por exames, em setembro de 1942 foi afastado do trabalho por seis meses, recebendo permissão para retornar às suas atividades em 28.02.1943. Entretanto, foi impedido de retornar às suas atividades profissionais, nada obstante a realização de novo exame solicitado pela diretoria da reclamada, no qual se constatou estar em bom estado de saúde para retornar às suas atividades. A ré, todavia, optou por aposentar o reclamante. Ocorre que a pretensão não foi aceita pela Caixa de Aposentadoria e Pensões da empresa, invocando o laudo médico que atestava as condições de saúde do autor, autorizando o trabalhador retomar às suas atividades profissionais. O reclamante não foi readmitido em suas funções, nem aposentado e, além disso, não recebeu salários corretamente durante o afastamento.

Diante dos fatos apresentados, o reclamante pleiteava o pagamento dos salários atrasados corrigidos e sua reintegração à empresa.

A reclamada argumenta, então, que a Justiça do Trabalho não seria competente para julgar casos de trabalhadores de empresas estatais, mas sim a justiça comum. Tal argumento foi acatado pelo Juiz de Direito da Comarca de Araraquara, encaminhando o processo à instância competente para julgar a ação.

O reclamante entrou com recurso no Conselho Regional do Trabalho da 2ª região, contestando a decisão. As partes, todavia, se compuseram, com a reclamada efetuando o pagamento dos salários do período de afastamento, que desistiu dos recursos.

A situação acima evidencia o avanço que significou o Direito do Trabalho, em um país que pretendia industrializar-se e se urbanizar, nada obstante históricas dificuldades de acesso ao judiciário.

#### **4.2 Anos de 1946 a 1951**

A Segunda República no Brasil foi o período da história brasileira compreendido entre os anos de 1946 e 1964. A época foi marcada pela instabilidade política e pela pressão militar sobre os políticos civis, o que, mais tarde, culminou no golpe de estado de 1964 e o estabelecimento do governo militar no país (BITTAR, 2015).

A estratégia de desenvolvimento do governo, nesse período, incluiu o “Plano Salte”, que enfatizou Saúde, Alimentação, Transporte e Energia. Proposto em 1947, visava uma melhor gestão dos gastos públicos e investimentos em setores-chave no país, mas só começou a receber verbas do orçamento em 1949, sendo abandonado em 1951.

Em se tratando dos ferroviários, em termos trabalhistas, houve um novo marco, que Rodrigues (2004, p. 171) destaca:

O quadro de pessoal foi sendo gradualmente reduzido; linhas e ramais de baixa densidade de tráfego e antieconômicos foram erradicados; a frota de locomotivas a vapor foi substituída por locomotivas diesel-elétrica e a de vagões foi renovada com a aquisição de veículos de fabricação nacional e importados; (...) o transporte de pequenas expedições e de passageiros foi sendo gradualmente suprimido por falta de competitividade com o modo rodoviário; o sistema tarifário foi unificado e eliminado os vários zeros tarifários; um abrangente programa de treinamentos de pessoal foi implantado; [...] a operação foi racionalizada, sendo dada prioridade ao

transporte de granéis, produtos siderúrgicos, cimentos e outras cargas tipicamente ferroviárias, sempre que possível em trens unitários.

Observamos também que a nova administração criaria direitos sociais em escala, como nunca se tinha visto no Brasil, o que estimulou a abertura de processos providos de esferas administrativas dos ferroviários em busca de seus direitos sociais.

A proteção às organizações se destacou com a Convenção nº 98 da Organização Internacional dos Trabalhadores (ANEXO 2), que deliberou sobre o direito de sindicalização e de negociação coletiva, aprovada em 1949, complementando a Convenção nº 87 de 1948 (ANEXO 3).

Apresentamos a seguir alguns processos referentes a esse período

- **1949** - Proc. nº 159-54/1949 – Protocolado em 15.02.1949 – Inquérito para apuração de falta grave – abandono de emprego – Cia. Paulista de Estradas de Ferro X Maria Aparecida Belinelli.

A funcionária da Cia Paulista de Estradas de Ferro Maria Aparecida Belinelli, ocupante do cargo de auxiliar de 2ª classe, foi assistida pelo Sindicato dos Empregados em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista.

Segundo relatado nos autos, a empregada se afastou do serviço para “licença de parto” de três meses, no entanto ao retornar ao trabalho, a trabalhadora solicitou mais uma licença, para amamentar, por mais 12 meses. A solicitação, então foi negada com a justificativa de que pelo artigo no 396 da CLT, era assegurado o direito a dois descansos especiais para alimentar o filho pelo período de seis meses, durante a jornada de trabalho. A funcionária fez então novo pedido de licença, dessa vez de seis meses, que foi atendido. No entanto, na data determinada para seu retorno, a empregada apresentou novo pedido licença por mais seis meses, que foi negado. Como a empregada não se apresentou no trabalho por mais de 30 dias, a empresa instaurou inquérito administrativo para comprovação do abandono. Neste caso, a requerida alegava não ter com quem deixar o filho e tentou em várias oportunidades prorrogar uma licença para amamentar a criança.

Há várias petições de próprio punho nesse sentido nos autos do processo. É fato que a requerente atendeu a alguns desses pedidos, mas ao final, negou-se a prorrogar as licenças, e determinou o retorno da empregada ao trabalho. Ao fim e ao

cabo, a reclamante formulou um pedido de demissão. Essa é a única reclamação envolvendo ferroviários em que uma trabalhadora é parte, o que demonstra, desde sempre, a dificuldade em se conciliar trabalho e maternidade. A empregada, ao final, optou pela maternidade.

- **1949** – Processo nº 1000-66-1949 – Protocolado em 23.04.1949 – Inquérito para apuração de falta grave – Cia. Paulista de Estradas de Ferro X Fenelon Lula.

Fenelon Lula, admitido em 11.05.1939 como trabalhador da baldeação da estação local, foi demitido em 17.08.1939 e readmitido em 02 de maio de 1940, recebendo Cr\$ 4,00 por hora. Na época, o empregado era associado do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista

A Cia Paulista de Estradas de Ferro alega que o empregado se ausentou do trabalho desde 16.10.1948, data em que devia retornar ao serviço, conforme atestado de alta médica, fornecido pela Caixa de Aposentadoria e Pensões.

No entanto o trabalhador contestou a declaração da empresa, sustentando que, apesar da aparência de suas mãos, ele sofria de hiperqueratose palmar, justificando sua impossibilidade de trabalhar. Na audiência de instrução, as partes prestaram seus depoimentos, e as testemunhas foram inquiridas. Encerrada a instrução, o requerido solicitou outras provas, mas não foi atendido em face da impugnação da requerente. Na audiência (fl. 82) formulou seu protesto contra o cerceamento da defesa. As partes debateram oralmente a causa, e o inquérito foi julgado improcedente, condenando o requerente a reintegrar o trabalhador.

Não conformado, o requerente recorreu, e o requerido apresentou contrarrazões. O provimento ao recurso foi negado, uma vez que não foi possível considerar abandono de emprego. A recorrente reconheceu que o requerido estava impossibilitado de executar serviços de carga e descarga.

O reclamado, então, interpôs recurso de revista, que não foi conhecido, mas foi expedido mandado determinando a reintegração de serviço. O requerido pleiteava também que a reclamada fosse condenada a pagar a diferença de salário a que fez jus no período de afastamento. O acórdão do TRT da 2ª Região negou provimento ao recurso da Companhia Paulista quanto ao

pedido de autorização da dispensa do empregado por abandono de emprego, determinando que sua reintegração ocorresse “quando recuperar ele a capacidade de trabalho, sem direito a salários atrasados” (sic).

O que se constata nesse processo, é que por qualquer motivo, fosse uma desavença com colegas de trabalho, uma doença que impedisse o comparecimento do trabalhador, ausências aparentemente injustificadas, a ordem era que fossem propostos inquéritos para a apuração de falta grave, com o fito de promover a dispensa do empregado, tendo em vista a estabilidade decenal conquistada, pelos ferroviários, relembre-se, desde a edição da Lei Eloy Chaves.

- **1953** – Reclamação nº 26100-81.1953 – Protocolado em agosto de 1953 – Clorivaldo Corrêa Santos X Estrada de Ferro Araraquara.

Segundo os dados constantes dos autos, o reclamante, ferroviário, solteiro, brasileiro, alfabetizado, admitido na Estrada de Ferro de Araraquara no dia 28 de março de 1950, no departamento de escritórios, foi sucessivamente promovido chegando a prestar seus serviços na seção do movimento até o dia 18.02.1953. No entanto, o trabalhador deixou de comparecer ao trabalho em 17 de fevereiro, porque estava doente. Não pode se apresentar ao trabalho no horário fixado pela chefia, mas justificou sua ausência junto a seu superior hierárquico no mesmo dia.

O reclamante relata que teve sua justificativa rejeitada, e os valores referentes ao período em que esteve ausente foram descontados do salário, além de ter sido convocado para trabalhar no dia seguinte. Aduziu que compareceu ao local de trabalho, onde permaneceu durante uma hora quando, sentindo-se mal, foi até a farmácia e retornando, uma ou duas horas depois, foi suspenso do serviço pelo superior, até que fosse chamado a trabalhar novamente. Somente foi convocado a retornar na empresa um mês depois, mas para prestar declarações a respeito de sua ausência. Em seguida, o empregado foi dispensado por abandono de serviço, sem que lhe fosse permitido oferecer defesa. Alegando ter perfeita compreensão de seus deveres e obrigações, e sua ausência ter ocorrido por motivo de doença, o reclamante alega violação do artigo 477 da CLT, por não ter dado nenhum dos motivos listados pelo artigo 482 da CLT para cessação das relações de trabalho.

Diante de todos os fatos relatados nos autos, o trabalhador reivindica os salários correspondentes ao tempo que trabalhou antes da suspensão, ao período de suspensão, a um mês correspondente à falta de aviso prévio.

No entanto, o juiz julgou procedente a exceção de incompetência da Justiça do Trabalho apresentada pela reclamada, sob a alegação de ser ela de propriedade e administração do Governo do Estado de São Paulo.

Aqui, novamente, a EFA, quando lhe convinha, invocava sua condição de empresa estatal, nada obstante o fato de seus empregados serem celetistas, para arguir a incompetência da Justiça do Trabalho para apreciar a reclamação, alegação, não raro, acolhida.

- **1954** – Reclamação nº 21000-1954 – Protocolada em 09.03.1954 - José de Freitas X Estrada de Ferro Araraquara.

Nesta reclamação, o senhor José de Freitas pleiteia sua readmissão na empresa. O reclamante trabalhou na EFA por 17 anos, mas propôs pedido de demissão em 02.09.1944, e justifica sua solicitação porque, segundo ele, seu superior obstava sua promoção e qualquer melhoria em sua condição profissional, o que prejudicava o sustento de sua família. O empregado sustentou, ainda, que o pedido de demissão seria apenas um meio de provocar a abertura do inquérito contra seu superior.

A reclamada alega que a solicitação de restituição de emprego não poderia ser feita, pois o reclamante o enviou com grande atraso, o prazo legal havia expirado e a demissão do reclamante já havia sido lavrada.

Em uma tentativa desesperada, o reclamante encaminhou carta endereçada ao Presidente da República, em que afirmava que não tinha mais a quem recorrer. Informou também que pediu ao governador do Estado de São Paulo a instalação de uma sindicância para avaliar o comportamento de seu superior, mas não foi atendido. Afirma também que tentou diversas vezes uma transferência para outro departamento, sem sucesso por conta das ações de seu superior. O reclamante alegou que sempre retornava à Araraquara para acompanhar sua situação, mas não obtinha resposta até que, em 06.02.1952, obteve conhecimento de que havia sido demitido em 27.09.1944 por abandono de emprego.

**1958** – Processo nº 6302/1958 –Protocolado em 02/01/1958 - Darcy Izique X Cia. Paulista de Estradas de Ferro.

O autor apresentou reclamação trabalhista, por meio do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista, alegando que a reclamada errou no cálculo de sua indenização, pagando-lhe menos do que considerava justo. O reclamante relata que foi admitido como Foguista de Cargas, mas alega ter sido dispensado, com o recebimento do aviso prévio, indenização e férias. O reclamante afirma também que não recebeu abono de Natal referente ao ano de 1956, o que era uma prática recorrente da reclamada há mais de 10 anos e, portanto, a gratificação se incorporou naturalmente ao salário dos trabalhadores, tornando sua concessão uma obrigação jurídica.

A reclamada, por sua vez, sustenta que os pedidos do reclamante são infundados, porque o reclamante deveria trabalhar 200 horas por mês, mas quando a quantidade de horas era excedida, as horas extras eram devidamente pagas. Desta forma, o cálculo das indenizações deveria ser feito, como assim foi, a partir das 200 horas mensais trabalhadas pelo reclamante. Quanto ao abono de Natal, a reclamada afirma que esta era uma simples liberalidade, que dependia do balanço anual dos ganhos da reclamada e, portanto, não consistia em obrigação como o reclamante afirma.

O sindicato representante do reclamante encaminhou um ofício à diretoria da empresa pedindo que fosse pago ao reclamante o que lhe era de direito. O juiz considerou a ação parcialmente procedente, condenando a reclamada a pagar o restante da indenização pleiteada, mas indeferiu a pretensão quanto ao abono de Natal, condenando o reclamante, juntamente com seu sindicato, ao pagamento das custas do processo.

O senhor Darcy Izique, então apresentou recurso ordinário, com base no artigo 457 da CLT, que defende que o salário de um empregado é composto de abonos, gratificações, comissões, diárias para viagens e afins. O recurso novamente foi considerado improcedente.

Desta vez, o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista, representando o reclamante, expediu Recurso de Revista no

Tribunal Superior do Trabalho reafirmando os argumentos e citando o Artigo no 457 da CLT. O recurso argumenta que conceber o abono nos termos da reclamada, implica em admitir que o abono de Natal é uma doação sem causa. O Tribunal Superior do Trabalho julgou procedente o recurso em questão, afirmando que a habitualidade e a periodicidade do abono de Natal conferiam a esta gratificação a condição de integrante do salário do reclamante.

A reclamada entrou com Recurso de Embargos Divergentes no Tribunal Pleno, com respaldo do Art. no 894, parágrafo 2º, alínea b, e também no art. no 702, inciso II, alínea c da CLT, com fundamento nas razões inconclusas, alegando que as Turmas divergiram entre si nas sentenças anteriores. A empresa reafirma que as gratificações concedidas pela reclamada não eram consequência do próprio sistema administrativo da empregadora a ponto de que pudesse gerar uma perspectiva de direito. A reclamada afirma que as concessões tinham um caráter liberal e que todos os seus empregados reconhecem que o abono de Natal é um favor, uma liberalidade, não um direito. O recurso foi conhecido e rejeitado.

Neste caso, temos o fato de que a Cia. Paulista pagava habitualmente 13º salário a seus empregados, não o fazendo em 1956, o que levou o reclamante a, dentre outros, pleitear sua quitação, pretensão acolhida pelo TST.

#### **4.3 Anos de 1952 a 1963**

Na década de 1950, o governo vigente solicitou um estudo sobre o estado das ferrovias no Brasil, que em 1956 acumulava 14% da dívida do país. Em 30 de setembro de 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), unindo 22 ferrovias. Seu objetivo era padronizar as ferrovias, reduzir as dívidas e modernizar a rede.

A presidência de Kubitschek foi marcada por uma época de otimismo político. Com uma campanha cuja plataforma foi "cinquenta anos de progresso em cinco", Juscelino apresentou um plano de desenvolvimento nacional que tinha 31 metas distribuídas em seis grandes grupos: energia, transporte, alimentação, indústrias de base, educação e o objetivo principal – a construção da nova capital, a cidade de

Brasília. Esse plano buscou estimular a diversificação e a expansão da economia brasileira, com base na expansão industrial e na integração mais próxima do território nacional. O governo de Juscelino promoveu o desenvolvimento da indústria automobilística, da indústria naval, da indústria pesada e da construção de usinas hidrelétricas.

Depois de Juscelino, Jânio Quadros foi eleito presidente do Brasil, era a primeira vez, desde que o Brasil se tornou uma república em 1889, que um governo em exercício transferiu pacificamente o poder para um membro eleito da oposição. No entanto, Quadros renunciou em 25 de agosto de 1961. Acredita-se que a renúncia tenha sido um movimento para aumentar seu poder, esperando retornar à presidência pela aclamação do povo brasileiro ou a pedido do Congresso Nacional do Brasil e dos militares, o que não aconteceu (RUPRECHT, 1995).

O Brasil retornou ao governo presidencial em 1963 com João Goulart, que substituiu Jânio Quadros. Goulart tinha baixo apoio parlamentar, visto com tendências comunistas, devido ao fato de que suas tentativas centristas de ganhar apoio de ambos os lados dá o espectro gradualmente veio para alienar ambos.

Na questão trabalhista, os ferroviários, continuaram buscando seus direitos.

- **1957** – Processo nº 263-49.1957 – Protocolado em 06.03.1957 – Inquérito para apuração de falta grave – Cia. Paulista de Estradas de Ferro x Sebastião Zanquim.

Segundo relatado nos autos, o senhor Sebastião Zanquim iniciou o vínculo de trabalho na Cia. Paulista de Estradas de Ferro em 30.04.1941, ocupando o cargo de trabalhador no armazém da estação de Araraquara, percebendo, a título de salários, Cr\$118,40 mensais.

A empresa sustentou que, no dia 02.02.1957, o autor, após desacatar e ofender um superior, não satisfeito, procurou agredi-lo, o que não concretizou graças à ação de colegas, que o retiraram do local. Em virtude do ocorrido, o empregado foi suspenso por três dias, a contar do dia quatro. Nada obstante, nesse dia, o funcionário compareceu para trabalhar e apresentou atestado médico, por meio do qual procurava justificar sua ausência até o dia três.

No último dia de cumprimento da aludida penalidade, seis de fevereiro, o requerido, em companhia de um filho e sem motivação clara, agrediu o

superior com quem se desentendera, em uma das ruas do bairro denominado Vila Xavier, quando o conferente em questão se dirigia para a sede do Sindicato. O supervisor apresentou queixa à polícia, que abriu inquérito contra o trabalhador, que foi afastado do serviço, a contar do dia 7 de fevereiro, iniciando-se inquérito de apuração de falta grave. Designada a audiência, o requerido, acompanhado de advogado, ofereceu defesa escrita, alegando a improcedência do pedido inicial. O inquérito foi julgado improcedente, sendo a reclamada condenada a reintegrar o requerido.

Não eram incomuns desavenças pessoais entre os trabalhadores e suas chefias, chegando, muitas delas, às vias de fato. Nesse caso, na instrução do feito não ficou provado que o requerido teria agredido seu superior na rua, daí a improcedência do inquérito.

- **1958** – Processo nº 297/1958 – protocolado em 20.09.1958 – Danglares Duarte X Cia. Paulista e Estradas de Ferro.

O Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista ingressou com uma reclamationária em nome do associado Danglares Duarte requerendo a diferença de indenização e abono de natal devidos pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Na data da audiência, o reclamante afirmou ao juiz de direito Dr. Francisco Loffredo Jr. que “nunca teve a intenção de mover qualquer ação contra a empresa, eis que, tendo deixado os seus serviços a 1º de agosto de 1957, na oportunidade recebeu tudo quanto tinha direito de receber de salários, horas extras, férias e quaisquer outras indenizações e que nada tem a reclamar de seu ex-patrão (sic)”.

De acordo com as informações dos autos, o trabalhador foi procurado pelo Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista, que apresentou uma procuração, que se vê nos autos, para ser assinada. Desta forma, ficou esclarecido que o Sindicato requereu e ingressou em juízo em nome do suplicante.

O reclamante reafirmou que nada tem a receber ou reclamar da ferrovia, da qual foi dispensado por diminuição de quadro de empregados, não tendo nenhuma queixa a apresentar. Pior isso, o trabalhador requereu que fosse

arquivada a reclamação trabalhista, com a qual o suplicante não desejava prosseguir.

Embora o reclamante tivesse insistido não ter intenção de nada mais pleitear da empresa, além do que já havia recebido por ocasião da dispensa, o sindicato solicitou ficasse registrado que o reclamante fugira à verdade ao afirmar que nunca quis mover qualquer ação contra a reclamada, pois se a providência foi tomada pela entidade sindical, o foi a pedido do próprio reclamante que estava ciente de tudo, tendo anuído com o ajuizamento do feito. Isso é tanto verdadeiro que, avisado pelo Sindicato da realização da audiência, documento anexo nº 1, respondeu, documento nº 2, que estaria presente até o julgamento da reclamação. Mesmo assim, o processo foi arquivado. Na hipótese, aparentemente, o reclamante arrependeu-se da propositura da demanda e, ao invés de simplesmente desistir, preferiu imputar ao Sindicato a iniciativa de ajuizar a ação. Ocorre que não há, nos autos, prova de vício na assinatura da procuração outorgada em favor da entidade sindical.

- **1959** – Processo nº 4541/1959 – Miguel Gagliardi e outros 244 x Cia. Paulista de Estradas de Ferro – Ajuizada em 03.01.1959.

A pretensão, neste processo, era do pagamento do abono de Natal (13º salário), dos anos 1956 e 1957, que a Cia. Paulista de Estradas de Ferro o pagou aos seus empregados por mais de 20 anos. O referido abono foi pago aos 16.000 trabalhadores da Paulista todos os anos por retribuição a todos que, de uma maneira ou de outra, contribuíram para o engrandecimento da empresa. No entanto, nos anos de 1956 e 1957 os trabalhadores não receberam tal gratificação. Diante da omissão da empresa, Miguel Gagliardi e outros 242 trabalhadores ajuizaram reclamatória visando garantir a continuidade da concessão do abono de natal que era habitual.

A tese era a de que, após tantos anos de pagamento da verba, esta se incorporara aos salários de seus empregados. Em 22.04.1959, além do pedido principal, o pagamento dos 13º salários de 1956 e 1957, foi pleiteada também a concessão dos benefícios da justiça gratuita que, todavia, foi indeferida pelo MM. Juiz. Os reclamantes apresentaram o feito assistidos por seu “esforçado e pugnaz sindicato classista”, não só nesse processo como

em todos os outros já julgados ou em curso. É da própria legislação trabalhista que o sindicato responda solidariamente pelas custas, nos processos em que, sob essa qualidade, venha intentar. A matéria de fundo não foi apreciada por ocasião do indeferimento com relação à justiça gratuita.

Assim, em 29.04.1959, Miguel Gagliardi e outros 242, apresentaram recurso de agravo de petição, nos termos do artigo 17º da Lei nº 1.060, de 05.02.1950. Em 22.05.1959, o Juiz Francisco Loffredo Jr. afirmou que, de acordo com o § 5º do artigo 789 da CLT, o sindicato que tiver intervindo no processo responderá pelas custas. O Juiz manteve a decisão agravada. Em 23.11.1959 o Tribunal Regional do Trabalho da Segunda Região (São Paulo) indeferiu o pedido de sustentação oral feito pelo patrono dos agravantes; o pedido de sobrestamento do julgamento e o pedido de cancelamento da assistência que vinha prestando o Sindicato das Empresas Ferroviárias da Zona Paulista aos agravantes, e por fim, negou provimento ao agravo e confirmou o despacho agravado.

No dia 20.01.1960, a Terceira Turma do Tribunal Superior do Trabalho conheceu do recurso de revista apresentado pelos trabalhadores e deu-lhe provimento, reconhecendo aos recorrentes o direito ao benefício de justiça gratuita, sob o entendimento de que a assistência e a solidariedade sindicais não impedem que o trabalhador, uma vez enquadrado nas condições previstas no § 5º do artigo 789 da CLT, requeressem e obtivessem o benefício.

Destaca-se, nesse processo, o fato de o juiz ter se apegado a uma questão preliminar, o cabimento ou não dos benefícios da justiça gratuita aos reclamantes, e não ao mérito da demanda, o cabimento ou não do pagamento da gratificação de Natal dos anos de 1956 e 1957, que se tornaria, posteriormente, o 13º salário.

A causa proposta pelos trabalhadores, em janeiro de 1959, pouco mais de um ano depois, foi julgada procedente quanto à justiça gratuita, sem o exame do pleito principal. E não há, nos autos, notícia sobre o deslinde de tal matéria.

#### **4.4 Regime Militar pós 1964**

Em 1º de abril de 1964, o então Presidente da República João Goulart foi deposto e o país mergulhou em um regime militar pelos 21 anos seguintes. O golpe de 1964 colocou na ilegalidade as principais organizações democráticas.

O regime vigente decretou o congelamento dos salários e fez intervenções em 342 sindicatos, 43 federações e três confederações de trabalhadores. Cerca de 90% dos sindicatos rurais criados entre 1963 e 1964 foram fechados. Em 1965, o número de greves caiu para 25, contra mais de 150, em 1963 (RUSSOMANO, 1998).

Os “Anos de Chumbo”, como ficou conhecido esse período da história do Brasil, formaram o período mais repressivo do regime militar, estendendo-se basicamente do fim de 1968, com a edição do Ato Institucional nº 5 (AI-5) (ANEXO 4) em 13.12.1968, até o final do governo Médici, em março de 1974.

O período se destaca pelo feroz embate entre a extrema-esquerda e a extrema-direita. De um lado, a esquerda acusada de subversão, e de outro, o aparelho repressivo policial militar do Estado, eventualmente apoiado por organizações paramilitares e grandes empresas. Esse momento da história do Brasil teve como pano de fundo o contexto da Guerra Fria<sup>11</sup> (SANDIM, 2010).

O AI-5, baixado durante o governo do General Costa e Silva, então Presidente da República foi a expressão mais clara do regime militar. Definiu o momento mais duro do regime, dando poder de exceção aos governantes para punir arbitrariamente os que fossem inimigos do regime ou como tal considerados.

Nesse ambiente, os trabalhadores tiveram seu direito de greve e outros direitos bastante reduzidos.

---

<sup>11</sup> A Guerra Fria teve início logo após a Segunda Guerra Mundial, pois os Estados Unidos e a União Soviética disputaram a hegemonia política, econômica e militar no mundo. A União Soviética possuía um sistema socialista, baseado na economia planificada, partido único (Partido Comunista), igualdade social e falta de democracia. Já os Estados Unidos, a outra potência mundial, defendia a expansão do sistema capitalista, baseado na economia de mercado, sistema democrático e propriedade privada. Na segunda metade da década de 1940 até 1989, estas duas potências tentaram implantar, em outros países, os seus sistemas políticos e econômicos. A definição para a expressão "guerra fria" é: um conflito que aconteceu apenas no campo ideológico, com ausência de embate militar declarado e direto entre Estados Unidos e URSS. Até mesmo porque, estes dois países estavam armados com centenas de mísseis nucleares. Um conflito armado direto significaria o fim dos dois países e, provavelmente, da vida no planeta Terra. Porém, ambos acabaram alimentando conflitos em outros países como ocorreu, por exemplo, na Coreia e no Vietnã. Disponível em <https://www.suapesquisa.com/guerrafria/> Acesso em 04.02.2019.

- **1964** – Processo nº 2.457/64 – Protocolado em 30.04.1964 – Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) X Genésio Trevisan. Inquérito para apuração de falta grave.

Esse processo encerra a exposição de demandas e é emblemático. Demonstra como regimes autoritários influenciam ou pretendem influenciar o Judiciário, contaminando-o com sua visão política.

A data da propositura do inquérito para apuração de falta grave, visando a dispensa do empregado, também é emblemática: 30.04.1964, coincidentemente, o Dia do Ferroviário, um mês após o golpe militar que depôs o presidente constitucional João Goulart.

O inquérito foi ajuizado na então Junta de Conciliação e Julgamento de Jundiaí, e versava sobre o movimento grevista deflagrado na RFFSA, que fora capitaneado pelo Sindicato dos Trabalhadores da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí em 1º de abril de 1964. Cabe lembrar que em 09 de abril de 1964, logo em seguida, foi editado o Ato Institucional nº 1 (AI-1) pelo governo militar, que transferiu para o Poder Executivo poderes praticamente absolutos, dentre eles, a suspensão das garantias constitucionais de estabilidade e vitaliciedade por seis meses.

Segundo Fausto (2001, p. 258), o AI-1 “criou também as bases para a instalação dos Inquéritos Policial-Militares (IPMs), a que ficaram sujeitos os responsáveis pela prática de crime contra o Estado ou seu patrimônio contra a ordem política e social, ou por atos de guerra revolucionária”.

A peça inicial do inquérito já dá indicativos da nova mentalidade que se abateu sobre o país na época, acerca dos sindicatos e do movimento sindical: “Há três anos, como notoriamente sabido, os sindicatos de classe passaram a constituir dispositivo destinado exclusivamente a processar e aprimorar movimentos grevistas, sobretudo ilegais, greves de solidariedade, de protesto, para plebiscito, pelo Comandante Melo, pelas reformas, e greve pela greve” (fl. 2). E prossegue: “De entidade destinada a proteger e a sustentar direitos, o Sindicato passou a servir minoria atuante, a qual objetiva unicamente a implantação do comunismo no país”, asserindo que a agremiação sindical era dominada “por cúpula da mais alta graduação comunista”.

O réu era maquinista admitido aos quadros da RFFSA em 21.03.1939. Segundo a requerente, o movimento paredista não comportava reivindicações, “o que se queria era greve pela greve, pois quanto pior melhor para o desejo daquela minoria comunista”. Aduziu que o requerido, na greve de 1º de abril de 1964, “destacou-se especialmente no comando da greve ilegal (...) e piquetes, em Jundiaí, onde obteve, agora e sempre, sucesso absoluto nesse movimento, dada sua atividade intensa, como elemento de maior confiança do Sindicato dos Empregados em Empresas Ferroviárias de São Paulo em Jundiaí, membro de proa do bolchevismo, cumpridor e cobrador de cumprimento de ordens transmitidas e recebidas”.

Chama a atenção, ainda, o fato de o juiz ter solicitado ao Departamento da Ordem Política e Social (DOPS), que lhe fornecesse a “folha corrida” do requerido. Deste documento consta que o nome do requerido integrou, em outubro de 1952, a chapa nº 1 para membro da diretoria nas eleições do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, bem como que figurava “em relação de elementos comunistas da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, de setembro de 1949”. A Junta de Conciliação e Julgamento (JCJ), nada obstante, após ouvir testemunhas e o requerido Genésio Trevisan, julgou improcedente o inquérito, concluindo que “a prova não revela ter o requerido efetivamente participado do dispositivo que deflagrou a greve ou que, após a deflagração da mesma viesse a participar de ação que envolvesse papel de liderança no questionado movimento, ou que nele tivesse participação ativa, como é atribuída pela requerente”.

A RFFSA recorreu, então, ao Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região e este, diversamente da JCJ, entendeu que o inquérito era procedente, fazendo constar do acórdão que: “Com o movimento revolucionário de 31 de março de 1964 e contra ele, eclodiu na requerente uma paralização (sic) de serviços de nítido caráter subversivo no dia 1º de abril. O requerido deixou o serviço às 22 horas do dia 31 de março e, inteirando-se do movimento revolucionário, retornou ao depósito de máquinas conversando com companheiros de trabalho, como relata no depoimento pessoal de fls. 16/17”. Entendeu que os documentos dos autos ilustravam “os intuitos e as finalidades do movimento nitidamente subversivo” do movimento paredista e que o obreiro comparecera

do depósito de máquinas não por motivo de serviço, mas sim com o “intuito exclusivo de fazer proselitismo de greve subversiva”. O recurso foi provido, autorizando-se a requerente a promover a dispensa justificada do requerido.

Houve Recurso de Revista para o Tribunal Superior do Trabalho (TST) que, todavia, dele não conheceu, por entender que não fora provado atrito judicial, mas que havia, em verdade, pretensão de reexame das provas, não comportada nessa modalidade de apelo.

Entendemos que esse último processo apresentado neste estudo, além de sua particularidade histórica, tem evidente cunho didático. Em tempos de governos autoritários, seja de que matiz ideológico for, uma das primeiras vítimas será sempre a liberdade. Assim, o contexto político então em vigor teve influência direta no deslinde do inquérito. Ainda que, sob a égide da legislação vigente, a Junta de Conciliação e Julgamento não tivesse vislumbrado a atuação perniciosa do reclamante na deflagração da greve, não se pode desconsiderar que o ambiente político conflagrado teve papel decisivo na decretação da procedência do inquérito para apuração de falta grave, que culminou com a dispensa do requerido.

## 5. O DESMANCHE DAS FERROVIAS

O abandono do sistema ferroviário nacional representa um prejuízo incalculável! O que se pode observar no país inteiro são estações em ruínas, como em Campinas, cidade do interior de São Paulo, onde a estação parece mais uma linha de desmontagem com trens depredados que estão virando sucata. É difícil avaliar o quanto o Brasil perdeu com o desmanche desse patrimônio. São trens abandonados e empilhados, cenas impressionantes em mais de uma centena de cidades brasileiras.

O Brasil já teve quase 40 mil quilômetros de ferrovias, hoje tem 28 mil, das quais boa parte está abandonada. Algumas cidades à beira das ferrovias entraram em decadência. Em algumas linhas, o trem de passageiros parou há 31 anos e o de carga, há mais ou menos 20 anos. A velocidade das mudanças foi tão grande que os trens foram abandonados ali mesmo, no meio da linha.

Nos dias atuais, somente 10% do sistema ferroviário nacional opera em condições satisfatórias, segundo dados oficiais, voltado especialmente para o transporte de carga. O Brasil desprezou o sistema ferroviário ao optar pelo rodoviário, que é sete vezes mais oneroso.

A partir da década de 1960, não usar o trem era considerado moderno, o automóvel representava *status* em uma sociedade que ansiava por novidades. O trem de passageiros já foi considerado sinônimo de elegância, por isso estava sempre lotado, representava sinal de progresso e modernidade.

Todo sistema ferroviário se tornou obsoleto e moroso. Sem investimentos, tanto o transporte de cargas quanto o de passageiros entrou em decadência. A maioria das linhas que ainda operam faz o transporte de cargas, no entanto há duas linhas que sobrevivem.

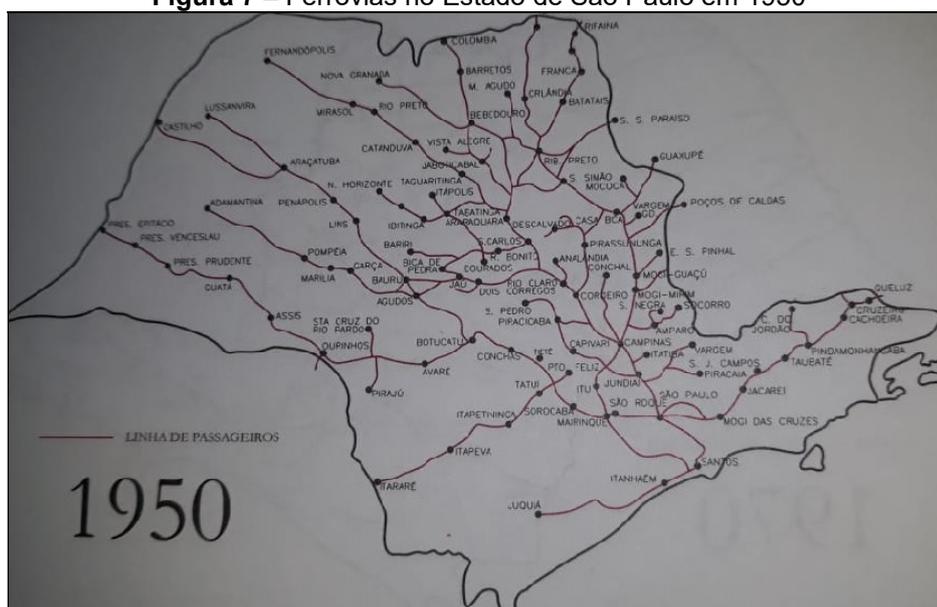
A estrada de ferro Vitória-Minas passa por regiões densamente habitadas e desenvolvidas, com paisagens deslumbrantes. Os passageiros podem apreciar pelas janelas as típicas cidades mineiras, o Rio Doce e, nas estações, os passageiros descem e sobem, com destinos os mais diversos.

Outro trem de passageiros que restou no Brasil, com aspecto diferente é o que liga São Luiz, no Maranhão, a Carajás, no Pará. A passagem de trem, custando menos da metade do preço da de ônibus, faz com que a estação de São Luiz esteja sempre repleta de gente. A viagem é longa, cerca de 15 horas e o trem passa por uma das regiões mais pobres do Brasil.

Com isso, a classe dos ferroviários, antes tão atuante e importante para as conquistas trabalhistas, vem perdendo a força. As privatizações e as mudanças na legislação trabalhista ao longo do tempo promoveram profundas alterações nas relações de trabalho entre empresas e ferroviários.

Observamos nos mapas abaixo como vem se comportando o sistema ferroviário no Estado de São Paulo, tanto no transporte de carga, quanto no transporte de passageiros.

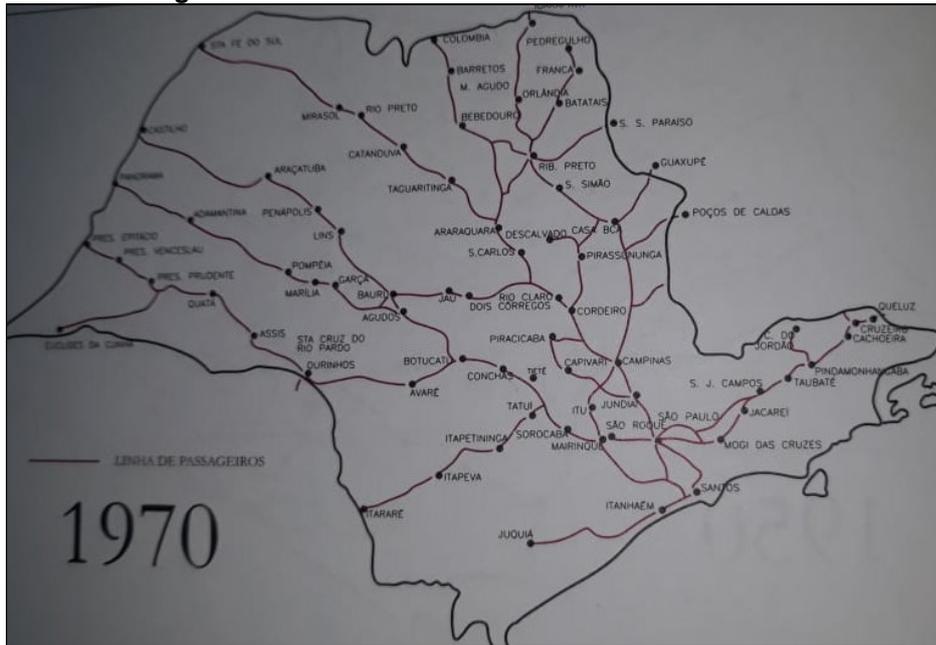
**Figura 7 – Ferrovias no Estado de São Paulo em 1950**



Fonte: Gisbrecht (2001, p. 177)

Neste mapa se pode ver que as linhas existentes em 1950 ainda não tinham chegado a seus máximos em extensão, mas prevaleciam os diversos ramais que atendiam a uma grande parte do Estado. Oito ferrovias – Paulista, Mogiana, Sorocabana, Araraquarense, Santos-Jundiaí, Central, Noroeste e São Paulo-Minas – ainda dominavam o transporte, além das pequenas que sobreviviam. Todas as linhas transportavam passageiros.

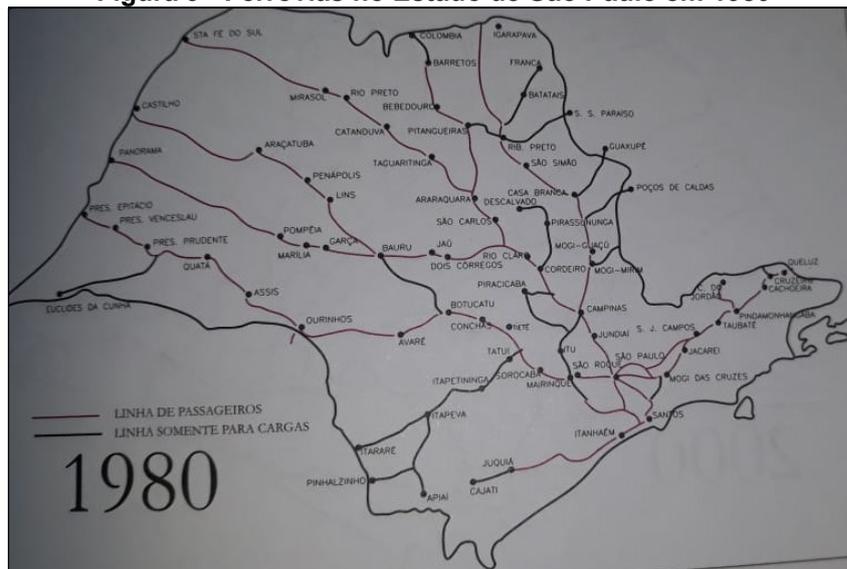
**Figura 8 – Ferrovias no Estado de São Paulo em 1970**



Fonte: Gisbrecht (2001, p. 178)

Em 1970, a maioria dos ramais já havia sido suprimida, isto entre os anos de 1960 e 1969, mas por outro lado, algumas linhas ainda foram estendidas. Todas as linhas existentes transportavam passageiros. Basicamente, todas as grandes empresas que existiam vinte anos antes permaneceram em atividade.

**Figura 9 - Ferrovias no Estado de São Paulo em 1980**

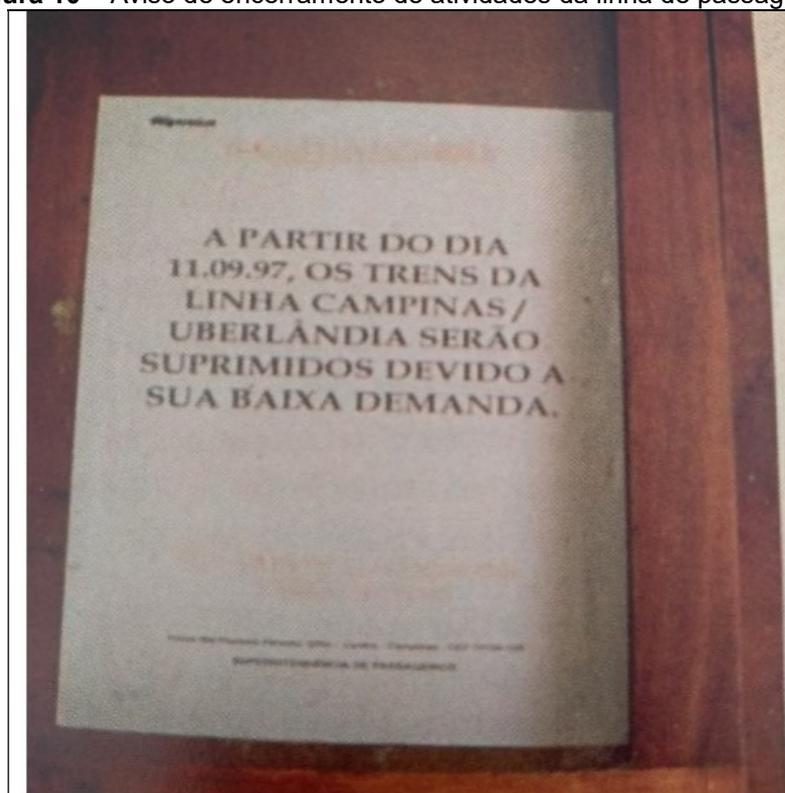


Fonte: Gisbrecht (2001, p. 177)

Em 1980, o mapa não era tão diferente do de anos antes, mas houve efetivamente algumas supressões e modificações de percursos — as retificações.

No entanto, várias das linhas ainda existentes apenas transportavam agora carga, desativando o transporte de passageiros. A FEPASA e a REFESA dominavam o cenário das grandes ferrovias, e as pequenas praticamente desapareceram. Os anos seguintes foram marcados pelo grande número de linhas de passageiros que desapareceram. No ano de 1997, O trem de passageiros da velha Mogiana anunciou o fim das atividades na linha-tronco entre Campinas e Uberlândia. Abaixo, o aviso da Mogiana em setembro de 1997 na Estação em Tambaú SP.

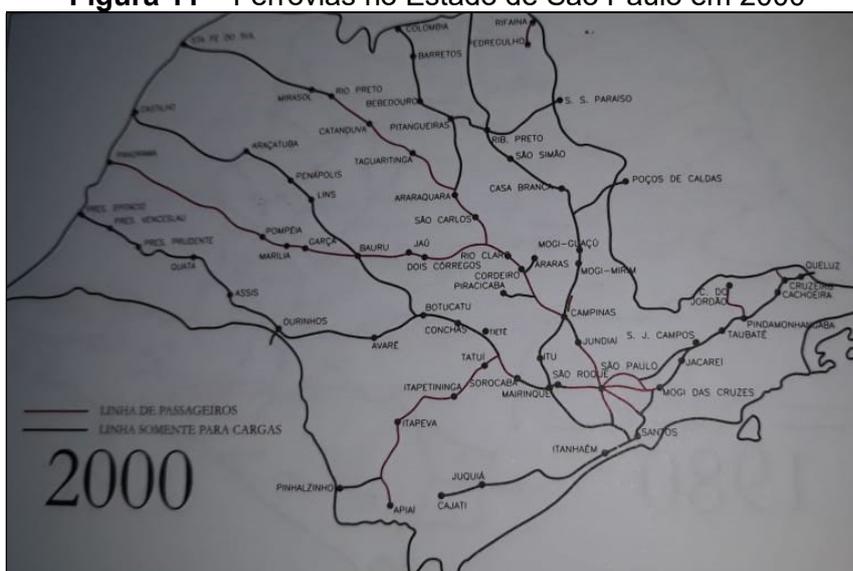
**Figura 10** – Aviso de encerramento de atividades da linha de passageiros



Fonte: Gisbrecht (2001, p. 370)

Nos anos seguintes, muitas outras linhas-tronco e vários ramais tiveram suas atividades encerradas. Em 1999 a Ferrovia Bandeirantes S/A (FERROBAN), vencedora do leilão em 10.11.1998, assumiu a Ferrovia Paulista S/A (FEPASA). A empresa concessionária desde que assumiu no ano de 1999 deixou claro que o trem de passageiros não era sua prioridade.

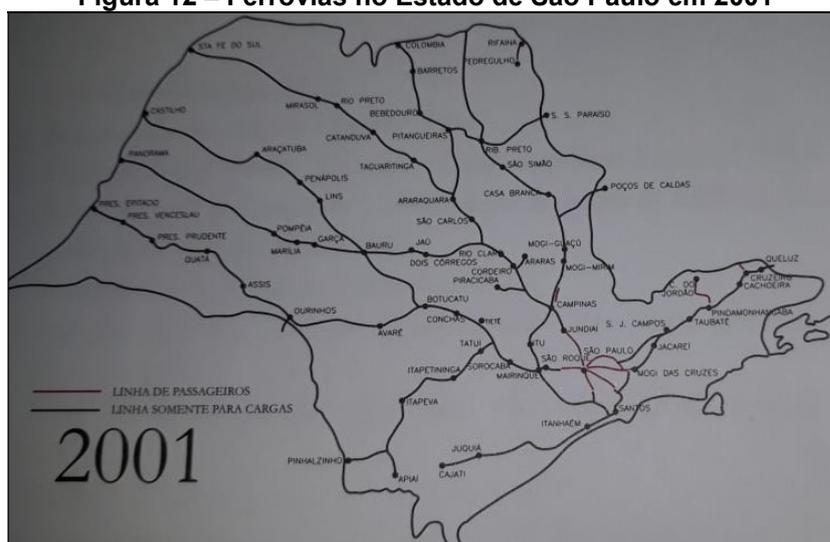
**Figura 11 – Ferrovias no Estado de São Paulo em 2000**



Fonte: Gisbrecht (2001, p. 179)

Em 2000, somente restavam os trens de passageiros de parte dos troncos das antigas Paulista, Araraquarense e Sorocabana, operados pelas concessionárias FERROBAN e América Latina Logística S.A. (ALL), além dos trens de subúrbio da Grande São Paulo e de pequenas linhas de trens turísticos, em Campinas, Campos do Jordão, Cruzeiro e Pedregulho, esta última parada aguardando restauração do tráfego. A malha ferroviária do estado, pouco menor que vinte anos antes, transportava fundamentalmente somente carga.

**Figura 12 – Ferrovias no Estado de São Paulo em 2001**



Fonte: Gisbrecht (2001, p. 180)

Em 15 de março de 2001, circularam os últimos trens de passageiros de longo percurso no Estado. Com isso, sobraram apenas os trens de subúrbio e as linhas turísticas. As ferrovias em São Paulo tornaram-se definitivamente cargueiras.

Giesbrecht (2017) relata detalhadamente o desmanche das ferrovias paulistas. Para o autor, cuja memória afetiva é bastante forte, o que houve foi um descaso dos governantes e um grande desinteresse em manter a malha ferroviária operando em grande escala. O sistema rodoviário domina claramente todo o transporte de cargas e de passageiros.

Quando falo no fim dos trens de passageiros em São Paulo, podem me perguntar: mas e os trens de subúrbios? Afinal eles ainda existem e são também trens de passageiros. Sim, é verdade. Porém, são trens de passageiros de curta distância, em zonas densamente povoadas. Por isso podem dar lucro, ou pouco prejuízo, aceitável para nossos medíocres governos. São trens de subúrbios, ou trens metropolitanos, ou “metrôs de superfície”, ou “trens regionais”, mas afinal, todos trens. (p. 21)

O autor faz uma importante reflexão sobre a importância dos trens, tanto no transporte de carga, quanto de passageiros. Nas últimas décadas fomos obrigados a aceitar como verdade que o sistema ferroviário era obsoleto e decadente. Muitas resistências tiveram que ser quebradas para a construção de linhas, como as do metrô de São Paulo, pois no início se acreditava que a alternativa ideal seria a construção de grandes avenidas que dariam fluxo ao intenso volume de carros e caminhões.

As pessoas mais velhas lembram com saudade das viagens e dos apitos dos trens chegando às estações. Também se lembrarão do que foi feito pelo governo e pela imprensa alardeando que os bondes eram problemáticos e precisavam ser removidos para que o sistema de transporte fosse modernizado.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise do Direito do Trabalho, das reclamações trabalhistas do período delimitado nesta dissertação, e do rumo dado às ferrovias do país nos traz algumas lições.

A primeira é que, como é público e notório, houve uma evidente opção pelo abandono do modal ferroviário, pelo modal rodoviário, e isso a partir dos anos 1950, com o incentivo à instalação das grandes montadoras de automóveis e caminhões. Tal opção, o invés de observar a integração dos mais variados modais – rodoviário, ferroviário, fluvial, etc, enveredou pelo caminho do mais puro e simples desmantelamento da malha ferroviária brasileira. E reboque disso, houve, então, uma também lenta e gradual quase extinção de uma categoria de trabalhadores – os ferroviários.

As reclamações trabalhistas apreciadas demonstraram que a categoria, desde seus primórdios, era articulada, informada e tinha uma pujante atuação do sindicato profissional. Evidenciaram, também, que nada obstante, as empresas ferroviárias, mais especificamente a EFA, a Companhia Paulista e a Estrada de Ferro Santos atuavam com rigor, por vezes excessivo, contra seus empregados, e a maioria deles, com vários anos de serviço, inclusive perseguindo os trabalhadores até mesmo por conta de seu posicionamento político, ou de defesa da categoria, e até mesmo por diferenças pessoais.

Constata-se, também, as por vezes precárias condições de trabalho a que os empregados eram submetidos, além das pressões que sofriam por parte de suas chefias, num verdadeiro “caldeirão” de situações e emoções que desaguavam na judicialização das relações trabalhistas.

Mas a estrutura administrativa em um primeiro momento, e judicial posteriores, mormente após a inserção da Justiça do Trabalho como ramos do próprio Poder Judiciário Federal conseguiu, no mais das vezes, dar respostas adequadas e relativamente rápidas às demandas, fazendo cessar várias injustiças perpetradas pelas empresas.

Não se pode deixar de dar a devida importância à pronta atuação dos Sindicatos dos Trabalhadores Ferroviários na defesa dos interesses da categoria, fazendo lembrar que a própria evolução do Direito do Trabalho tem estreita ligação com os movimentos sindicais, o que nos leva a outra reflexão, esta mais atual: a guinada liberal preconizada pela reforma trabalhista traz, em seu âmago, o enfraquecimento do próprio Direito do Trabalho e, conseqüentemente, também do papel dos sindicatos, afinal, para o capital, não interessa a existência de sindicatos profissionais engajados e vigilantes.

No entanto, esperançosos que somos, imaginamos tempos em que voltaremos a nos valer do transporte ferroviário de passageiros, com o ressurgimento de uma categoria, se não tão numerosa como outrora, relevante, e com maciça utilização do modal ferroviário para o transporte de cargas, reinserindo o Brasil em um contexto de desenvolvimento amplo.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVARENGA, Rúbia Zanotelli de. **Direitos da personalidade do trabalhador e poder empregatício**. São Paulo: LTr, 2013.
- ÁLVARES, António. Dispensa coletiva e o controle pelo poder judiciário, **Revista Ltr** 73-6/650-670, São Paulo: 2009.
- ÁVILA, Humberto. **Teoria dos Princípios**. São Paulo: Malheiros, 2012.
- BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2016.
- BITTAR, Carlos Alberto. **Os direitos da personalidade**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2015.
- BOCAFOLI, L. G. D. **Evolução histórica do direito do trabalho no mundo e no Brasil**. 2014. Disponível em: <<https://lugui7.jusbrasil.com.br/artigos/312230897/evolucao-historica-do-direito-do-trabalho-no-mundo-e-no-brasil>>. Acesso em: 28/09/2018.
- BORGES, Roxana Cardoso Brasileiro. Tutela jurídica da intimidade e da privacidade. In: TEIXEIRA, Ana Carolina Brochado, RIBEIRO, Gustavo Pereira Leite (Coords.). **Manual de Teoria Geral do Direito Civil**. Belo Horizonte: Del Rey, 2011.
- BRASIL. **Consolidação das Leis do Trabalho**. Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, DOU de 09/08/1943.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília (DF): Senado Federal, 1988.
- CAIXETA F<sup>o</sup>, J. V. **Gestão Logística do Transporte de Cargas**. 11º Ed. São Paulo: Atlas, 2001.
- CARMO, Júlio Bernardo do. **A negociação coletiva e o respeito aos direitos sociais mínimos**. TRT, Belo Horizonte, 2006.
- CARONE, E. **Estado Maior do Exército**. História do Exército Brasileiro. Brasília e Rio de Janeiro. 1972.
- CARVALHO, Augusto César Leite de. **Direito do trabalho**. Aracaju: Evocati, 2011.
- CASSAR. Volia Bonfim. **Direito do Trabalho**. Rio de Janeiro: Impetus. 2009.
- CASTRO, Ana Célia. As ferrovias do Café. **Caminhos do Trem – Apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil**. Vol. 1. Pedro Vasques (org.) São Paulo: Dueto Editorial, 2008.
- CASTRO, Mary Garcia. Gênero e poder no espaço sindical. **Estudos feministas**, p. 29-51, 1993.
- CASTRO, Rubens Ferreira de. **A Terceirização no Direito do Trabalho**. São Paulo: Malheiros. Editores, 2000.
- COSTA, Hélio. **Em busca da memória**. Comissão de fábrica, partido e sindicato no pós-guerra. São Paulo: Scritta, 1985.
- COSTA, Milton Carlos e CARARO, Aryane. Séculos em marcha lenta. **Caminhos do Trem – Apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil**. Vol. 1 Pedro Vasques (org.) São Paulo: Dueto Editorial, 2008.
- DAVID, E. G. Números. **Revista Ferroviária**, Rio de Janeiro, ano 55, n. 11, p. 26, 1994.
- De PAULA, Dilma Andrade. **As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais**. Disponível em

<http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/22.pdf> Acesso em 12/01/2019.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 8<sup>a</sup>. ed. São Paulo: LTr, 2009.

\_\_\_\_\_. **Curso de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2002.

\_\_\_\_\_. **Curso de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2008.

ESTEVES, Herbert Luís. **Estrutura sindical nos direitos brasileiro e estrangeiro: do modelo estatutário ao modelo negocial**. França: Universidade Estadual Paulista, 2003.

FAUSTO, Boris. **História Concisa do Brasil**. São Paulo: Imprensa Oficial/EDUSP, 2001.

FRANÇA NETO, H. C. **História do direito do trabalho**. 2006. Disponível em: <<https://www.webartigos.com/artigos/historia-do-direito-do-trabalho/749>>. Acesso em: 27/09/2018.

GARCIA, G. F. B. **Curso de direito do trabalho**. Rio de Janeiro. Forense. 2016.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Um dia o trem passou por aqui**. São Paulo: Studio Quatro, 2001.

GIESBRECHT, Ralph. Trilhos no interior paulista. **Caminhos do Trem – Apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil**. Vol. 2. Pedro Vasques (org.) São Paulo: Dueto Editorial, 2008.

LANNA, Ana Lúcia D. Ferrovias no Brasil 1870-1920. **História econômica & história de empresas** VIII.1 (2005). Disponível em <http://www.abphe.org.br/revista/index.php/rabphe/article/view/179> Acesso em 12/01/2019.

LANNA, Ana Lucia Duarte. Railway Labourers: The São Paulo Railway Company, 1870-1920. **Varia História**, v. 32, n. 59.

LEME, Dulce M. P. de C. **Trabalhadores Ferroviários em Greve**. Campinas: Unicamp, 1986.

LUCENO, Cristiane Secchi e LAROQUE, Luís F. S. A Ferrovia como agente de progresso e desenvolvimento: a inserção em ambiente mundial, brasileiro e sul-rio-grandense. **Revista Destaques Acadêmicos**, Ano 3, nº 2, 2011 – CCHJ/UNIVATES. Disponível em <http://www.univates.br/revistas/index.php/destaques/article/view/100> Acesso em 12/01/2019.

MAKINO, Miyoko. O café pede passagem. **História Viva – Caminhos do Trem: origens**

VASQUEZ, Pedro [org]. Fascículo 1<sup>o</sup>. São Paulo: Dueto Editorial, 2008.

MARTINEZ, L. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2010.

MARTINS, Sérgio Pinto. **Comentários à CLT**. São Paulo: Atlas, 2011.

MATOS, Carlos Eduardo. Ferrovias em Luta. **História Viva – Caminhos do Trem: Gente de Ferro**. VASQUEZ, Pedro [org]. Fascículo 5<sup>o</sup>. São Paulo: Dueto Editorial, 2008.

MCILROY, Brian (Ed.). **Auteur/Provocateur: the films of Denys Arcand**. Westport: Greenwood Press, 1995

MIGUEL, Priscila L. S. e REIS, Manoel de A. S. Panorama do transporte ferroviário no Brasil – Desafios e oportunidades. **Revista Mundo Logística**. Edição 47 julho e agosto de 2015. Disponível em <https://fgvprojetos.fgv.br/artigos/panorama-do-transporte-ferroviario-no-brasil-desafios-e-oportunidades> Acesso em 12/01/2019.

MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui. **Constituição Portuguesa Anotada**, Tomo I, 2.<sup>a</sup> Edição, Coimbra Editora, Coimbra, 2010.

NASCIMENTO, A. M. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2012.

\_\_\_\_\_. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2012.

- PINTO, J. A. R. **Processo trabalhista de conhecimento: direito processual do trabalho, organização judiciária trabalhista brasileira, processo e procedimento, prática**. São Paulo: LTr, 2000.
- RADICCHI, Juliana da Silva. **Os impactos da flexibilização no Direito do Trabalho brasileiro**. 2011.
- REALE, Miguel. **A teoria tridimensional do Direito**. Lisboa: Imprensa Nacional: Casa da Moeda, 2003.
- RUPRECHT, Alfredo J. **Relações coletivas de trabalho**. São Paulo: LTr, 1995.
- RUSSOMANO, Mozart Victor. **Princípios gerais de direito sindical**. 2ª Ed. (ampliada e atualizada) – Rio de Janeiro: Forense, 1998.
- SANDIM, Mayara Sousa. Análise das exportações de milho em grão do Estado de Mato Grosso no período de 2001 a 2010. **Revista Ciências Sociais em Perspectiva**, v. 10, nº. 19, 2010.
- SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais**. 11ª Ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2011.
- SEGNINI, Liliansa R. P. **Ferrovia e Ferroviários**. São Paulo: Cortez, 1982.
- SILVEIRA, M. R. Transporte e Logística: as ferrovias no Brasil. **Geosul, Florianópolis**. v. 17, nº 34, jul/dez 2002. Disponível em <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13658/12523> Acesso em 12/01/2019.
- SÜSSEKIND, Arnaldo Lopes. **Instituições de direito do trabalho**. 19. Ed. Atual. São Paulo: LTr, 2000.
- SÜSSEKIND, Arnaldo Lopes; VIANNA, Segadas. Direito de greve. In: SÜSSEKIND, Arnaldo Lopes et al. **Instituições de direito do trabalho**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1996.
- VIANNA, S. M. **Equidade dos serviços de saúde**. Brasília: IPEA, 1989.
- ZAMBELLO, M. H. **A história do sindicalismo ferroviário paulista (1930-1961)**. In : ARAÚJO, S. M.; BRIDI, M. A. & FERRAZ, M. (orgs.). 2006. Disponível em <http://sindpaulista.org.br/arquivos/materias/historia-do-sindicalismo-ferroviario-paulista.pdf> Acesso em 22/01.2019.
- ZAMBELLO, M. H. **Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da vila industrial de Campinas**. Dissertação de Mestrado – Universidade de São Paulo, 2005. Disponível em [file:///F:/\[\[%20HD%20EXTERNO%20%20\]\]/Aldenir/estudo-sobre-o-trabalho-e-a-categoria-dos-antigos-ferroviarios-da-vila-industrial-de-campinas.pdf](file:///F:/[[%20HD%20EXTERNO%20%20]]/Aldenir/estudo-sobre-o-trabalho-e-a-categoria-dos-antigos-ferroviarios-da-vila-industrial-de-campinas.pdf)

## ANEXO 1 – CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO (CLT)

### CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943,

DOU de 09/08/1943

#### SEÇÃO V

##### Do Serviço Ferroviário

Art. 236 - No serviço ferroviário - considerado este o de 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 - aplicam-se os preceitos especiais constantes desta Seção.

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.

Art. 238 - Será computado como de trabalho efetivo todo o tempo em que o empregado estiver à disposição da Estrada. *(Redação dada pela Lei nº 3.970, de 13-10-61, DOU 16-10-61, que foi revogada e depois restaurada pelo Decreto-lei nº5, de 04-04-66, DOU 05-04-66)*

§ 1º - Nos serviços efetuados pelo pessoal da categoria c, não será considerado como de trabalho efetivo o tempo gasto em viagens do local ou para o local de terminação e início dos mesmos serviços. *(Redação dada pela Lei nº 3.970, de 13-10-61, DOU 16-10-61, que foi revogada e depois restaurada pelo Decreto-lei nº5, de 04-04-66, DOU 05-04-66)*

§ 2º - Ao pessoal removido ou comissionado fora da sede será contado como de trabalho normal e efetivo o tempo gasto em viagens, sem direito à percepção de horas extraordinárias. *(Redação dada pela Lei nº 3.970, de 13-10-61, DOU 16-10-61, que foi revogada e depois restaurada pelo Decreto-lei nº 5, de 04-04-66, DOU 05-04-66)*

§ 3º - No caso das turmas de conservação da via permanente, o tempo efetivo do trabalho será contado desde a hora da saída da casa da turma até a hora em que cessar o serviço em qualquer ponto compreendido dentro dos limites da respectiva turma. Quando o empregado trabalhar fora dos limites da sua turma, ser-lhe-á também computado como de trabalho efetivo o tempo gasto no percurso da volta a esses limites. *(Redação dada pela Lei nº 3.970, de 13-10-61, DOU 16-10-61, que foi revogada e depois restaurada pelo Decreto-lei nº 5, de 04-04-66, DOU 05-04-66)*

§ 4º - Para o pessoal da equipagem de trens, só será considerado esse trabalho efetivo, depois de chegado ao destino, o tempo em que o ferroviário estiver ocupado ou retido à disposição da Estrada. Quando, entre dois períodos de trabalho, não mediar intervalo superior a 1 (uma) hora, será esse intervalo computado como de trabalho efetivo. *(Redação dada pela Lei nº 3.970, de 13-10-61, DOU 16-10-61, que foi revogada e depois restaurada pelo Decreto-lei nº 5, de 04-04-66, DOU 05-04-66)*

§ 5º - O tempo concedido para refeição não se computa como de trabalho efetivo, senão para o pessoal da categoria c, quando as refeições forem tomadas em viagem ou nas estações durante as paradas. Esse tempo não será inferior a 1 (uma) hora, exceto para o pessoal da referida categoria em

serviço de trens. *(Redação dada pela Lei nº 3.970, de 13-10-61, DOU 16-10-61, que foi revogada e depois restaurada pelo Decreto-lei nº 5, de 04-04-66, DOU 05-04-66)*

§ 6º - No trabalho das turmas encarregadas da conservação de obras-de-arte, linhas telegráficas ou telefônicas e edifícios, não será contado como de trabalho efetivo o tempo de viagem para o local do serviço, sempre que não exceder de 1 (uma) hora, seja para ida ou para volta, e a Estrada fornecer os meios de locomoção, computando-se sempre o tempo excedente a esse limite. *(Redação dada pela Lei nº 3.970, de 13-10-61, DOU 16-10-61, que foi revogada e depois restaurada pelo Decreto-lei nº 5, de 04-04-66, DOU 05-04-66)*

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 que possível, os serviços de equipagens de trens com destacamentos nos trechos das linhas de modo a ser observada a duração normal de 8 (oito) horas de trabalho.

§ 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, outrossim, o descanso semanal.

§ 2º - Para o pessoal da equipagem de trens, a que se refere o presente artigo, quando a empresa não fornecer alimentação, em viagem, e hospedagem, no destino, concederá uma ajuda de custo para atender a tais despesas.

§ 3º - As escalas do pessoal abrangido pelo presente artigo serão organizadas de modo que não caiba a qualquer empregado, quinzenalmente, um total de horas de serviço noturno superior às de serviço diurno.

§ 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 e da Administração.

Art. 240 - Nos casos de urgência ou de acidente, capazes de afetar a segurança ou regularidade do serviço, poderá a duração do trabalho ser excepcionalmente elevada a qualquer número de horas, incumbindo à Estrada zelar pela incolumidade dos seus empregados e pela possibilidade de revezamento de turmas, assegurando ao pessoal um repouso correspondente e comunicando a ocorrência ao Ministério do Trabalho e da Administração, dentro de 10 (dez) dias da sua verificação.

Parágrafo único - Nos casos previstos neste artigo, a recusa, sem causa justificada, por parte de qualquer empregado, à execução de serviço extraordinário será considerada falta grave.

Art. 241 - As horas excedentes das do horário normal de 8 (oito) horas serão pagas como serviço extraordinário na seguinte base: as 2 (duas) primeiras com o acréscimo de 50% (cinquenta por cento) sobre o salário-hora normal; as 2 (duas) subseqüentes com um adicional de 50% (cinquenta por cento) e as restantes com um adicional de 75% (setenta e cinco por cento).

Parágrafo único - Para o pessoal da categoria c, a primeira hora será majorada de 50% (cinquenta por cento), a segunda hora será paga com o acréscimo de 50% (cinquenta por cento) e as 2 (duas) subseqüentes com o de 60% (sessenta por cento), salvo caso de negligência comprovada.

Art. 242 - As frações de meia hora superiores a 10 (dez) minutos serão computadas como meia hora.

Art. 243 - Para os empregados de estações do interior, cujo serviço for de natureza intermitente ou de pouca intensidade, não se aplicam os preceitos gerais sobre duração do trabalho, sendo-lhes, entretanto, assegurado o repouso contínuo de 10 (dez) horas, no mínimo, entre 2 (dois) períodos de trabalho e descanso semanal.

Art. 244 - As estradas de ferro poderão ter empregados extranumerário de sobreaviso e de prontidão, para executarem serviços imprevistos ou para substituições de outros empregados que faltem à escala organizada. *(Redação dada pela Lei nº 3.970, de 13-10-61, DOU 16-10-61, que foi revogada e depois restaurada pelo Decreto-lei nº 5, de 04-04-66, DOU 05-04-66)*

§ 1º - Considera-se "extranumerário" o empregado não efetivo, candidato à efetivação, que se apresentar normalmente ao serviço, embora só trabalhe quando for necessário. O extranumerário só receberá os dias de trabalho efetivo. *(Redação dada pela Lei nº 3.970, de 13-10-61, DOU 16-10-61, que foi revogada e depois restaurada pelo Decreto-lei nº 5, de 04-04-66, DOU 05-04-66)*

§ 2º - Considera-se de "sobreaviso" o empregado efetivo, que permanecer em sua própria casa, aguardando a qualquer momento o chamado para o serviço. Cada escala de "sobreaviso" será, no máximo, de 24 (vinte e quatro) horas. As horas de "sobreaviso", para todos os efeitos, serão contadas

à razão de 1/3 (um terço) do salário normal. *(Redação dada pela Lei nº 3.970, de 13-10-61, DOU 16-10-61, que foi revogada e depois restaurada pelo Decreto-lei nº 5, de 04-04-66, DOU 05-04-66).*

§ 3º - Considera-se de "prontidão" o empregado que ficar nas dependências da Estrada, aguardando ordens. A escala de prontidão será, no máximo, de 12 (doze) horas. As horas de prontidão serão, para todos os efeitos, contadas à razão de 2/3 (dois terços) do salário-hora normal. *(Redação dada pela Lei nº 3.970, de 13-10-61, DOU 16-10-61, que foi revogada e depois restaurada pelo Decreto-lei nº 5, de 04-04-66, DOU 05-04-66).*

§ 4º - Quando, no estabelecimento ou dependência em que se achar o empregado, houver facilidade de alimentação, as 12 (doze) horas de prontidão, a que se refere o parágrafo anterior, poderão ser contínuas. Quando não existir essa facilidade, depois de 6 (seis) horas de prontidão, haverá sempre um intervalo de 1 (uma) hora para cada refeição, que não será, nesse caso, computada como de serviço. *(Redação dada pela Lei nº 3.970, de 13-10-61, DOU 16-10-61, que foi revogada e depois restaurada pelo Decreto-lei nº 5, de 04-04-66, DOU 05-04-66)*

Art. 245 - O horário normal de trabalho dos cabineiros nas estações de tráfego intenso não excederá de 8 (oito) horas e deverá ser dividido em 2 (dois) turnos com intervalo não inferior a 1 (uma) hora de repouso, não podendo nenhum turno ter duração superior a 5 (cinco) horas, com um período de descanso entre 2 (duas) jornadas de trabalho de 14 (quatorze) horas consecutivas.

Art. 246 - O horário de trabalho dos operadores telegrafistas nas estações de tráfego intenso não excederá de 6 (seis) horas diárias.

Art. 247 - As estações principais, estações de tráfego intenso e estações do interior serão classificadas para cada empresa pelo Departamento Nacional das Estradas de Ferro.

## ANEXO 2 – Convenção n ° 98 da Organização Internacional do Trabalho (OIT)

<b>CONVENÇÃO N° 098</b>	
<b>Tema:</b>	APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DO DIREITO DE ORGANIZAÇÃO E DE NEGOCIAÇÃO COLETIVA
<b>Aprovação:</b>	Decreto Legislativo nº 49, de 27/08/1952 - DOU 28/08/1952; retif. DOU 30/08/1952; retif. DOU 02/10/1952
<b>Ratificação:</b>	18/11/1952
<b>Promulgação:</b>	<a href="#">Decreto nº 33.196</a> , de 19/06/1953, DOU 04/07/1953
<b>Denúncia:</b>	
<b>Situação:</b>	VIGENTE NO BRASIL
<b>Observações:</b>	

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta, nos termos do art. 66, inciso I, da Constituição Federal, e eu promulgo o seguinte.

### DECRETO LEGISLATIVO Nº 49, DE 1952

Art. 1º - É aprovada a [Convenção nº 98](#), relativa à aplicação dos princípios do direito de organização e de negociação coletiva, adotada em 1949, na cidade de Genebra, por ocasião da 32ª Sessão da Conferência Internacional do Trabalho.

Art. 2º - Revogam-se as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL, em 27 de agosto de 1952.

**João Café Filho**  
PRESIDENTE do SENADO FEDERAL

### Decreto nº 33.196, de 29 de junho de 1953

*Promulga a [Convenção relativa à Aplicação dos Princípios do Direito de Organização e de Negociação Coletiva](#), adotada em Genebra, a 1º de junho de 1949.*

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL:

HAVENDO o Congresso Nacional aprovado, pelo [Decreto Legislativo nº 49](#), de 27 de agosto de 1952, a [Convenção relativa à Aplicação dos Princípios do Direito de Organização e de Negociação Coletiva](#), adotada em Genebra, a 1º de julho de 1949, por ocasião da XXXII Sessão da Conferência Internacional do Trabalho; e havendo sido depositado na sede da Organização Internacional do Trabalho, a 18 de novembro de 1952, o Instrumento de ratificação da mencionada Convenção: Decreta que a [Convenção relativa à Aplicação dos Princípios do Direito de Organização e de Negociação Coletiva](#), apensa por cópia ao presente Decreto, seja executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém.

Rio de Janeiro, em 29 de junho de 1953; 132º da Independência e 65º da República.

**Getúlio Vargas**  
**Mário de Pimentel Brandão**

### CONVENÇÃO Nº 98

RELATIVA À APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DO DIREITO DE ORGANIZAÇÃO E DE NEGOCIAÇÃO COLETIVA

A Conferência Geral de Organização Internacional do Trabalho, Convocada em Genebra pelo Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho e tendo-se reunido a oito de julho de 1949, em sua Trigésima Segunda Sessão. Após Ter decidido adotar diversas proposições

relativas à aplicação dos princípios do direito de organização e de negociação coletiva, questão que constitui o quarto ponto na ordem do dia sessão. Após Ter decidido que essas proposições tomariam a forma de uma convenção internacional, Adota, a primeiro de julho de mil novecentos e quarenta e nove, a convenção seguinte, que será denominada Convenção relativa ao Direito de Organização e de Negociação Coletiva, 1949:

#### ARTIGO 1º

1 - Os trabalhadores deverão gozar de proteção adequada contra quaisquer atos atentatórios à liberdade sindical em matéria de emprego.

2 - Tal proteção deverá, particularmente, aplicar-se a atos destinados a:

a) subordinar o emprego de um trabalhador à condição de não se filiar a um sindicato ou de deixar de fazer parte de um sindicato;

b) dispensar um trabalhador ou prejudicá-lo, por qualquer modo, em virtude de sua filiação a um sindicato ou de sua participação em atividades sindicais, fora as horas de trabalho ou, com o consentimento do empregador, durante as mesmas horas.

#### ARTIGO 2º

1 - As organizações de trabalhadores e de empregadores deverão gozar de proteção adequada contra quaisquer atos de ingerência de umas em outras, quer diretamente, quer por meio de seus agentes ou membros, em sua formação, funcionante e administração.

2 - Serão particularmente identificadas a atos de ingerência, nos termos do presente artigo, medidas destinadas a provocar a criação de organizações de trabalhadores dominadas por um empregador ou uma organização de empregadores, ou a manter organizações de trabalhadores por meios financeiros ou outros, com o fim de colocar essas organizações sob o controle de um empregador ou de uma organização de empregadores.

#### ARTIGO 3º

Organismos apropriados às condições nacionais deverão, se necessário, ser estabelecidos para assegurar o respeito do direito de organização definido nos artigos precedentes.

#### ARTIGO 4º

Deverão ser tomadas, se necessário for, medidas apropriadas às condições nacionais para fomentar e promover o pleno desenvolvimento e utilização de meios de negociação voluntária entre empregadores ou organizações de empregadores e organizações de trabalhadores, com o objetivo de regular, por meio de convenções coletivas, os termos e condições de emprego.

#### ARTIGO 5º

1 - A medida segundo a qual as garantias previstas pela presente Convenção se aplicarão às forças armadas e à polícia será determinada pela legislação nacional.

2 - De acordo com os princípios estabelecidos no parágrafo 8 do artigo 19 da Constituição da Organização Internacional de Trabalho, a ratificação desta Convenção, por parte de um membro, não deverá ser considerada como devendo afetar qualquer lei, sentença, costume ou acordo já existentes que concedam aos membros das forças Armadas e da polícia garantias previstas pela presente Convenção.

#### ARTIGO 6º

A presente Convenção não trata da situação dos servidores públicos e não poderá ser interpretada como devendo prejudicar seus direitos ou seu estatuto.

#### ARTIGO 7º

As ratificações formais da presente Convenção serão transmitidos ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registradas.

#### ARTIGO 8º

1 - A presente Convenção obrigará somente os membros da Organização Internacional do Trabalho cujas ratificações tenham sido registradas pelo Diretor-Geral.

2 - Entrará em vigor doze meses após serem registradas, pelo Diretor-Geral, as ratificações por parte de dois membros.

3 - Posteriormente, esta Convenção entrará em vigor, para cada membro, doze meses após a data de registro de sua ratificação.

#### ARTIGO 9º

1 - As declarações transmitidas ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho de acordo com o parágrafo 2 do artigo 35 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho deverão estabelecer:

- a) os territórios aos quais se compromete a aplicar as disposições da Convenção sem modificação;
- b) os territórios aos quais se compromete a aplicar as disposições da Convenção com modificação e em que consistem tais modificações;
- c) os territórios aos quais a Convenção é aplicável e, nesse caso, as razões pelas quais é ela inaplicável;
- d) os territórios aos quais reserva sua decisão, à espera de exame mais profundo da situação com respeito aos mencionados territórios.

2 - Os compromissos, mencionados nas alíneas a e b do parágrafo 1 do presente artigo serão considerados partes integrantes da ratificação e produzirão idênticos efeitos.

3 - Qualquer membro poderá, por nova declaração, retirar, no todo ou em parte, as reservas contidas na sua declaração anterior em virtude das alíneas b, c e d do parágrafo 1 do presente artigo.

4 - Qualquer membro poderá, nos períodos durante os quais a presente Convenção pode ser denunciada de acordo com as disposições do artigo 11, transmitir ao Diretor-Geral uma nova declaração que modifique em qualquer outro sentido os termos de qualquer declaração anterior e estabeleça a situação relativamente a determinadas territórios.

#### ARTIGO 10

1 - As declarações transmitidas ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho de acordo com os parágrafos 4 e 5 do artigo 35 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho deverão indicar se as disposições da Convenção serão aplicadas no território, com ou sem modificações; quando a declaração indicar que as disposições da Convenção se aplicam sob reserva de modificações, ela deverá especificar em que consistem tais modificações.

2. O membro ou os membros ou a autoridade internacional interessados poderão, por uma declaração posterior, renunciar inteira ou parcialmente ao direito de invocar uma modificação indicada numa declaração anterior.

3. O membro ou os membros ou a autoridade internacional interessados poderão, nos períodos durante os quais a presente Convenção pode ser denunciada de acordo com as disposições do artigo 11, transmitir ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho uma nova declaração que modifique em qualquer outro sentido os termos de qualquer declaração anterior e estabeleça a situação no que se refere à aplicação desta Convenção.

#### ARTIGO 11

1 - Todo membro que tenha ratificado a presente Convenção poderá denunciá-la ao expirar o prazo de dez anos, contando da data inicial da vigência da Convenção, por meio de um ato transmitido ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registrado. A denúncia somente se tornará efetiva um ano após haver sido registrada.

2 - Todo membro que tenha ratificado a presente Convenção e que, no prazo de um ano após o termo de período de dez anos, mencionado no parágrafo precedente, não houver feito uso da faculdade de denúncia prevista pelo presente artigo ficará ligado por um novo período de dez anos e, posteriormente, poderá denunciar a presente Convenção ao termo de cada período de dez anos, nas condições previstas no presente artigo.

#### ARTIGO 12

1 - O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho notificará a todos os membros da Organização Internacional do Trabalho o registro de todas as ratificações, declarações e denúncias que lhe forem permitidas pelos membros da Organização.

2 - Ao notificar aos membros da Organização o registro da Segunda ratificação que lhe tenha sido transmitida, o Diretor-Geral chamará a atenção dos membros da Organização para a data na qual a presente Convenção entrará em vigor.

#### ARTIGO 13

O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho transmitirá ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para fins de registro, de acordo com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas, informações completas a respeito de todas as ratificações, declarações e atos de denúncia que tenha sido registrado de acordo com os artigos precedentes.

## ARTIGO 14

Ao termo de cada período de dez anos, contado da entrada em vigor da presente Convenção, o Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho deve apresentar à Conferência Geral um relatório sobre a aplicação da presente Convenção e decidirá da conveniência de ser inscrita na ordem do dia da Conferência a questão de sua revisão total ou parcial.

## ARTIGO 15

1 - Caso a Conferência adotar uma nova convenção que implique revisão total ou parcial da presente Convenção e a menos que a nova Convenção não disponha de outro modo:

a) a ratificação, por parte de um membro, da nova convenção revista acarretará do pleno direito, não obstante o artigo 11 acima, denúncia imediata da presente Convenção, desde que a nova convenção revista tenha entrada em vigor;

b) a partir da data da entrada em vigor da nova convenção revista, a presente Convenção cessará de estar aberta à ratificação por parte dos membros.

2 - A presente Convenção permanecerá, entretanto, em vigor na sua forma e teor para os membros que houverem ratificado e que não ratificarem a convenção revista.

## ARTIGO 16

As versões francesa e inglesa do texto da presente Convenção são igualmente autênticas.

O texto que precede é o texto autêntico da Convenção devidamente adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho em sua Trigesima Segunda Sessão realizada em Genebra e declarada encerrada a 2 de julho de 1949.

Em fé do que, apuseram suas assinaturas, a dezoito de agosto de 1949.

O Presidente da Conferência,  
Guildhaume Myrddin-Evans

O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho,  
David A. Morse.

Fonte: Páginas do [Senado Federal](#) e da [ILOLEX \(Banco de dados da OIT\)](#) na Internet  
Os textos aqui transcritos não substituem as publicações oficiais

## **ANEXO 3 – Convenção Relativa à Liberdade Sindical e à Proteção do Direito de Sindicalização**

### **Convenção nº 87/OIT**

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho:

Convocada em São Francisco pelo Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho, e reunida naquela cidade em 17 de junho de 1948 em sua trigésima primeira reunião;

Depois de haver decidido adotar, sob a forma de convenção, diversas propostas relativas à liberdade sindical e à proteção ao direito de sindicalização, questão que constitui o sétimo ponto da ordem do dia da reunião;

Considerando que o preâmbulo da Constituição da Organização Internacional do Trabalho enuncia, entre os meios suscetíveis de melhorar as condições de trabalho e de garantir a paz "a afirmação do princípio da liberdade de associação sindical";

Considerando que a Declaração de Filadélfia proclamou novamente que "a liberdade de expressão e de associação é essencial para o progresso constante";

Considerando que a Conferência Internacional do Trabalho, em sua trigésima reunião adotou por unanimidade os princípios que devem servir de base à regulamentação internacional, e

Considerando que a Assembleia Geral das Nações Unidas, em seu segundo período de sessões, atribuiu a si mesma estes princípios e solicitou da Organização Internacional do Trabalho a continuação de todos seus esforços com o fim de possibilitar a adoção de uma ou várias convenções internacionais,

adota, com data de 9 de julho de mil novecentos e quarenta e oito, a seguinte Convenção, que poderá ser citada como a Convenção sobre a liberdade sindical e a proteção ao direito de sindicalização, 1948:

#### **PARTE I LIBERDADE SINDICAL**

##### **Artigo 1**

Todo Membro da Organização Internacional do Trabalho para quem esteja em vigor a presente Convenção se obriga a pôr em prática as seguintes disposições:

##### **Artigo 2**

Os trabalhadores e os empregadores, sem nenhuma distinção e sem autorização prévia, têm o direito de constituir as organizações que estimem convenientes, assim como o de filiar-se a estas organizações, com a única condição de observar os estatutos das mesmas.

##### **Artigo 3**

1. As organizações de trabalhadores e de empregadores têm o direito de redigir seus estatutos e regulamentos administrativos, o de eleger livremente seus representantes, o de organizar sua administração e suas atividades e o de formular seu programa de ação.

2. As autoridades públicas deverão abster-se de toda intervenção que tenha por objetivo limitar este direito ou entorpecer seu exercício legal.

##### **Artigo 4**

As organizações de trabalhadores e de empregadores não estão sujeitas a dissolução ou suspensão por via administrativa.

##### **Artigo 5**

As organizações de trabalhadores e de empregadores têm o direito de constituir federações e confederações, assim como de filiar-se às mesmas e toda organização, federação ou confederação tem o direito de filiar-se a organizações internacionais de trabalhadores e de empregadores.

##### **Artigo 6**

As disposições dos artigos 2, 3 e 4 desta Convenção aplicam-se às federações e confederações de organizações de trabalhadores e de empregadores.

#### Artigo 7

A aquisição da personalidade jurídica pelas organizações de trabalhadores e de empregadores, suas federações e confederações, não pode estar sujeita a condições cuja natureza limite a aplicação das disposições dos artigos 2, 3 e 4 desta Convenção.

#### Artigo 8

1. Ao exercer os direitos que lhes são reconhecidos na presente Convenção, os trabalhadores, os empregadores e suas organizações respectivas estão obrigados, assim como as demais pessoas ou coletividades organizadas, a respeitar a legalidade.

2. A legislação nacional não menoscará nem será aplicada de forma que menoscabe as garantias previstas nesta Convenção

#### Artigo 9

1. A legislação nacional deverá determinar até que ponto aplicar-se-ão às forças armadas e à polícia as garantias previstas pela presente Convenção.

2. Conforme os princípios estabelecidos no parágrafo 8 do artigo 19 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho, a ratificação desta Convenção por um membro não deverá considerar-se que menoscaba em modo algum as leis, sentenças, costumes ou acordos já existentes que concedam aos membros das forças armadas e da polícia, garantias prescritas na presente Convenção.

#### Artigo 10

Na presente Convenção, o termo organização significa toda organização de trabalhadores e de empregadores que tenha por objeto fomentar e defender os interesses dos trabalhadores e dos empregadores.

### PARTE II PROTEÇÃO DO DIREITO DE SINDICALIZAÇÃO Artigo 11

Todo Membro da Organização Internacional do Trabalho para o qual esta Convenção esteja em vigor, obriga-se a adotar todas as medidas necessárias e apropriadas para garantir aos trabalhadores e aos empregadores o livre exercício do direito de sindicalização.

### PARTE III DISPOSIÇÕES DIVERSAS Artigo 12

1. Respeito dos territórios mencionados no artigo 35 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho, emendada pelo Instrumento de Emenda à Constituição à Constituição da Organização Internacional do Trabalho, 1946, exceção feita dos territórios a que se referem os parágrafos 4 e 5 do citado artigo, de acordo com a emenda, todo membro da Organização que ratifique a presente Convenção deverá comunicar ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, no prazo mais breve possível, após sua ratificação, uma declaração na qual manifeste:

- a) os territórios a respeito dos quais se obriga a que as disposições da Convenção sejam aplicadas sem modificações;
- b) os territórios a respeito dos quais se obriga a que as disposições da Convenção sejam aplicadas com modificações, junto com os detalhes dessas modificações;
- c) os territórios a respeito dos quais é inaplicável a Convenção e os motivos pelos quais é inaplicável;
- d) os territórios a respeito dos quais reserva sua decisão.

2. As obrigações a que se referem os apartados a) e b) do parágrafo 1 deste artigo considerar-se-ão parte integrante da ratificação e produzirão os mesmos efeitos.

3. Todo Membro poderá renunciar, total ou parcialmente, por meio de uma nova declaração, a qualquer reserva formulada em sua primeira declaração em virtude dos apartados b), c) ou d) do parágrafo 1 deste artigo.

4. Durante os períodos em que esta Convenção possa ser denunciada, de acordo com as disposições do artigo 16, todo Membro poderá comunicar ao Diretor Geral uma declaração pela qual modifique, em qualquer outro aspecto, os termos de qualquer declaração anterior e na qual indique a situação dos territórios determinados.

### Artigo 13

1. Quando as questões tratadas na presente Convenção sejam da competência das autoridades de um território não metropolitano, o membro responsável das relações internacionais deste território, de acordo com o governo do território, poderá comunicar ao Diretor Geral da Repartição Internacional do Trabalho uma declaração pela qual aceite, em nome do território, as obrigações da presente Convenção

2. Poderão comunicar ao Diretor Geral da Repartição Internacional do Trabalho uma declaração pelas qual aceitem as obrigações desta Convenção:

a) dois ou mais Membros da Organização, a respeito de qualquer território que esteja sob sua autoridade comum; ou

b) toda autoridade internacional responsável pela administração de qualquer território em virtude das disposições da Carta das Nações Unidas ou de qualquer outra disposição em vigor, referente a dito território.

3. As declarações comunicadas ao Diretor Geral da Repartição Internacional do Trabalho, de conformidade com os parágrafos precedentes neste artigo deverão indicar se as disposições da Convenção serão aplicadas no território interessado com modificações ou sem elas; quando a declaração indique que as disposições da Convenção serão aplicadas com modificações, deverá especificar em que consistem as citadas modificações.

4. O Membro, os Membros ou a autoridade internacional interessados poderão renunciar, total ou parcialmente, por meio de uma declaração ulterior, ao direito de invocar uma modificação indicada em qualquer outra declaração anterior.

5. Durante os períodos em que esta Convenção possa ser denunciada de conformidade com as disposições do artigo 16, o Membro, os Membros ou a autoridade internacional interessados poderão comunicar ao Diretor Geral uma declaração pela qual modifiquem, em qualquer outro aspecto, os termos de qualquer declaração anterior e na qual indiquem a situação no que se refere à aplicação da Convenção.

## PARTE IV DISPOSIÇÕES FINAIS

### Artigo 14

As ratificações formais da presente Convenção serão comunicadas para seu registro ao Diretor Geral da Repartição Internacional do Trabalho.

### Artigo 15

1. Esta Convenção obrigará unicamente aqueles Membros da Organização Internacional do Trabalho cujas ratificações houver registrado o Diretor Geral da Repartição Internacional do Trabalho.

2. A presente convenção entrará em vigor doze meses após a data em que as ratificações de dois membros tiverem sido registradas pelo Diretor Geral.

3. A partir daquele momento, esta Convenção entrará em vigor, para cada Membro, doze meses após a data em que tiver sido registrada sua ratificação.

### Artigo 16

1. Todo Membro que tiver ratificado esta Convenção poderá denunciá-la à expiração de um período de dez anos, a partir da data em que tiver entrado inicialmente em vigor, mediante ata comunicada, para seu registro, ao Diretor da Repartição Internacional do Trabalho. A denúncia não terá efeito até um ano após a data em que tiver sido registrada.

2. Todo Membro que tiver ratificado esta Convenção e que no prazo de um ano depois da expiração do período de dez anos mencionado no parágrafo precedente, não fizer uso do direito de denúncia previsto neste artigo, ficará obrigado durante um novo período de dez anos, e no sucessivo poderá denunciar esta Convenção à expiração de cada período de dez anos, nas condições previstas neste artigo.

### Artigo 17

1. O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho notificará a todos os membros da Organização Internacional do Trabalho o registro de quantas ratificações, declarações e atas de denúncia lhe sejam comunicadas pelos Membros da Organização.

2. Ao notificar aos Membros da Organização o registro de segunda ratificação que lhe tiver sido comunicada, o Diretor Geral informará aos membros da Organização sobre a data em que esta Convenção entrará em vigor

#### Artigo 18

O Diretor Geral da Repartição Internacional do Trabalho comunicará ao Secretário Geral das Nações Unidas, para efeitos de registro e de conformidade com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas, uma informação completa sobre todas as ratificações, declarações e atas de denúncia que houver registrado de acordo com os artigos precedentes.

#### Artigo 19

Cada vez que o estime necessário, o Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho apresentará à Conferência Geral uma memória sobre a aplicação da Convenção e considerará a conveniência de incluir na ordem do dia da Conferência a questão de sua revisão total ou parcial.

#### Artigo 20

1. Em caso de que a Conferência adote uma nova Convenção que implique uma revisão total ou parcial da presente, e a menos que a nova Convenção contenha disposições em contrário:

a) a ratificação por um Membro, da nova convenção revisora implicará ipso jure, a denuncia imediata desta Convenção, não obstante as disposições contidas no artigo 16, sempre que a nova Convenção revisora tiver entrado em vigor;

b) a partir da data em que entre em vigor a nova convenção revisora, a presente Convenção cessará de estar aberta à ratificação pelos Membros.

2. Esta Convenção continuará em vigor em todo caso, em sua forma e conteúdo atuais, para os Membros que a tiverem ratificado e não ratifiquem a Convenção revisora.

#### Artigo 21

As versões inglesa e francesa do texto desta Convenção são igualmente autênticas.

Disponível em [https://portal.mpt.mp.br/wps/wcm/connect/portal\\_mpt/86d323ba-a2c8-4ad5-ac4a-bf75a43c54c5/Convencao\\_87\\_OIT\\_Sindicalismo.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE.Z18\\_395C1BO0K89D40AM2L613R2000-86d323ba-a2c8-4ad5-ac4a-bf75a43c54c5-kQPNDq](https://portal.mpt.mp.br/wps/wcm/connect/portal_mpt/86d323ba-a2c8-4ad5-ac4a-bf75a43c54c5/Convencao_87_OIT_Sindicalismo.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE.Z18_395C1BO0K89D40AM2L613R2000-86d323ba-a2c8-4ad5-ac4a-bf75a43c54c5-kQPNDq). Acesso em 07.02.2029.

## ANEXO 4 – ATO INSTITUCIONAL Nº 5 (AI 5)

### Presidência da República Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos

#### ATO INSTITUCIONAL Nº 5, DE 13 DE DEZEMBRO DE 1968.

Vide Constituição de 1988.

Vide EMC nº 11, de 1978.

São mantidas a Constituição de 24 de janeiro de 1967 e as Constituições Estaduais; O Presidente da República poderá decretar a intervenção nos estados e municípios, sem as limitações previstas na Constituição, suspender os direitos políticos de quaisquer cidadãos pelo prazo de 10 anos e cassar mandatos eletivos federais, estaduais e municipais, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**, ouvido o Conselho de Segurança Nacional, e

CONSIDERANDO que a Revolução Brasileira de 31 de março de 1964 teve, conforme decorre dos Atos com os quais se institucionalizou, fundamentos e propósitos que visavam a dar ao País um regime que, atendendo às exigências de um sistema jurídico e político, assegurasse autêntica ordem democrática, baseada na liberdade, no respeito à dignidade da pessoa humana, no combate à subversão e às ideologias contrárias às tradições de nosso povo, na luta contra a corrupção, buscando, deste modo, "os meios indispensáveis à obra de reconstrução econômica, financeira, política e moral do Brasil, de maneira a poder enfrentar, de modo direito e imediato, os graves e urgentes problemas de que depende a restauração da ordem interna e do prestígio internacional da nossa pátria" (Preâmbulo do Ato Institucional nº 1, de 9 de abril de 1964);

CONSIDERANDO que o Governo da República, responsável pela execução daqueles objetivos e pela ordem e segurança internas, não só não pode permitir que pessoas ou grupos anti-revolucionários contra ela trabalhem, tramem ou ajam, sob pena de estar faltando a compromissos que assumiu com o povo brasileiro, bem como porque o Poder Revolucionário, ao editar o Ato Institucional nº 2, afirmou, categoricamente, que "não se disse que a Revolução foi, mas que é e continuará" e, portanto, o processo revolucionário em desenvolvimento não pode ser detido;

CONSIDERANDO que esse mesmo Poder Revolucionário, exercido pelo Presidente da República, ao convocar o Congresso Nacional para discutir, votar e promulgar a nova Constituição, estabeleceu que esta, além de representar "a institucionalização dos ideais e princípios da Revolução", deveria "assegurar a continuidade da obra revolucionária" (Ato Institucional nº 4, de 7 de dezembro de 1966);

CONSIDERANDO, no entanto, que atos nitidamente subversivos, oriundos dos mais distintos setores políticos e culturais, comprovam que os instrumentos jurídicos, que a Revolução vitoriosa outorgou à Nação para sua defesa, desenvolvimento e bem-estar de seu povo, estão servindo de meios para combatê-la e destruí-la;

CONSIDERANDO que, assim, se torna imperiosa a adoção de medidas que impeçam sejam frustrados os ideais superiores da Revolução, preservando a ordem, a segurança, a tranquilidade, o desenvolvimento econômico e cultural e a harmonia política e social do País comprometidos por processos subversivos e de guerra revolucionária;

CONSIDERANDO que todos esses fatos perturbadores da ordem são contrários aos ideais e à consolidação do Movimento de março de 1964, obrigando os que por ele se responsabilizaram e juraram defendê-lo, a adotarem as providências necessárias, que evitem sua destruição,

Resolve editar o seguinte

## ATO INSTITUCIONAL

Art. 1º - São mantidas a Constituição de 24 de janeiro de 1967 e as Constituições estaduais, com as modificações constantes deste Ato Institucional.

Art. 2º - O Presidente da República poderá decretar o recesso do Congresso Nacional, das Assembléias Legislativas e das Câmaras de Vereadores, por Ato Complementar, em estado de sitio ou fora dele, só voltando os mesmos a funcionar quando convocados pelo Presidente da República.

§ 1º - Decretado o recesso parlamentar, o Poder Executivo correspondente fica autorizado a legislar em todas as matérias e exercer as atribuições previstas nas Constituições ou na Lei Orgânica dos Municípios.

§ 2º - Durante o período de recesso, os Senadores, os Deputados federais, estaduais e os Vereadores só perceberão a parte fixa de seus subsídios.

§ 3º - Em caso de recesso da Câmara Municipal, a fiscalização financeira e orçamentária dos Municípios que não possuam Tribunal de Contas, será exercida pelo do respectivo Estado, estendendo sua ação às funções de auditoria, julgamento das contas dos administradores e demais responsáveis por bens e valores públicos.

Art. 3º - O Presidente da República, no interesse nacional, poderá decretar a intervenção nos Estados e Municípios, sem as limitações previstas na Constituição.

Parágrafo único - Os interventores nos Estados e Municípios serão nomeados pelo Presidente da República e exercerão todas as funções e atribuições que caibam, respectivamente, aos Governadores ou Prefeitos, e gozarão das prerrogativas, vencimentos e vantagens fixados em lei.

Art. 4º - No interesse de preservar a Revolução, o Presidente da República, ouvido o Conselho de Segurança Nacional, e sem as limitações previstas na Constituição, poderá suspender os direitos políticos de quaisquer cidadãos pelo prazo de 10 anos e cassar mandatos eletivos federais, estaduais e municipais.

Parágrafo único - Aos membros dos Legislativos federal, estaduais e municipais, que tiverem seus mandatos cassados, não serão dados substitutos, determinando-se o quorum parlamentar em função dos lugares efetivamente preenchidos.

Art. 5º - A suspensão dos direitos políticos, com base neste Ato, importa, simultaneamente, em: (Vide Ato Institucional nº 6, de 1969)

- I - cessação de privilégio de foro por prerrogativa de função;
- II - suspensão do direito de votar e de ser votado nas eleições sindicais;
- III - proibição de atividades ou manifestação sobre assunto de natureza política;
- IV - aplicação, quando necessária, das seguintes medidas de segurança:
  - a) liberdade vigiada;
  - b) proibição de freqüentar determinados lugares;
  - c) domicílio determinado,

§ 1º - O ato que decretar a suspensão dos direitos políticos poderá fixar restrições ou proibições relativamente ao exercício de quaisquer outros direitos públicos ou privados. (Vide Ato Institucional nº 6, de 1969)

§ 2º - As medidas de segurança de que trata o item IV deste artigo serão aplicadas pelo Ministro de Estado da Justiça, defesa a apreciação de seu ato pelo Poder Judiciário. (Vide Ato Institucional nº 6, de 1969)

Art. 6º - Ficam suspensas as garantias constitucionais ou legais de: vitaliciedade, inamovibilidade e estabilidade, bem como a de exercício em funções por prazo certo.

§ 1º - O Presidente da República poderá mediante decreto, demitir, remover, aposentar ou pôr em disponibilidade quaisquer titulares das garantias referidas neste artigo, assim como empregado de autarquias, empresas públicas ou sociedades de economia mista, e demitir, transferir para a reserva ou reformar militares ou membros das polícias militares, assegurados, quando for o caso, os vencimentos e vantagens proporcionais ao tempo de serviço.

§ 2º - O disposto neste artigo e seu § 1º aplica-se, também, nos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios.

Art. 7º - O Presidente da República, em qualquer dos casos previstos na Constituição, poderá decretar o estado de sítio e prorrogá-lo, fixando o respectivo prazo.

Art. 8º - O Presidente da República poderá, após investigação, decretar o confisco de bens de todos quantos tenham enriquecido, ilicitamente, no exercício de cargo ou função pública, inclusive de autarquias, empresas públicas e sociedades de economia mista, sem prejuízo das sanções penais cabíveis. (Regulamento)

Parágrafo único - Provada a legitimidade da aquisição dos bens, far-se-á sua restituição.

Art. 9º - O Presidente da República poderá baixar Atos Complementares para a execução deste Ato Institucional, bem como adotar, se necessário à defesa da Revolução, as medidas previstas nas alíneas d e e do § 2º do art. 152 da Constituição.

Art. 10 - Fica suspensa a garantia de habeas corpus, nos casos de crimes políticos, contra a segurança nacional, a ordem econômica e social e a economia popular.

Art. 11 - Excluem-se de qualquer apreciação judicial todos os atos praticados de acordo com este Ato institucional e seus Atos Complementares, bem como os respectivos efeitos.

Art. 12 - O presente Ato Institucional entra em vigor nesta data, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 13 de dezembro de 1968; 147º da Independência e 80º da República.

A. COSTA E SILVA

*Luís Antônio da Gama e Silva*

*Augusto Hamann Rademaker Grünewald*

*Aurélio de Lyra Tavares*

*José de Magalhães Pinto*

*Antônio Delfim Netto*

*Mário David Andreazza*

*Ivo Arzua Pereira*

*Tarso Dutra*

*Jarbas G. Passarinho*

*Márcio de Souza e Mello*

*Leonel Miranda*

*José Costa Cavalcanti*

*Edmundo de Macedo Soares*

*Hélio Beltrão*

*Afonso A. Lima*

*Carlos F. de Simas*

Este texto não substitui o publicado no DOU de 13.12.1968.

Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/AIT/ait-05-68.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/AIT/ait-05-68.htm). Acesso em 07.02.2019

## **ANEXO 5 – PROCESSO TRABALHISTA DO ANO DE 1935**

Nas próximas páginas, apresentamos cópia do processo original de Romeu de Moura Abreu contra a empresa Estrada de Ferro Araraquara, protocolada em 11.09.1935.

O documento faz parte do acervo do Centro de Memória do Tribunal do Trabalho da 15ª Região.



MINISTÉRIO DO TRABALHO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO  
SECRETARIA DE ESTADO

~~SECRETARIA DE ESTADO DO TRABALHO~~

CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO  
RIO DE JANEIRO, D. F.

CNT-10.709/935 - 9

DISTRIBUIÇÃO

*Assunto:* Romeu de Moura Abreu, reclama contra a  
Estrada de Ferro Araraquara.

M. T. I. C. - S. E. - SERVIÇO DO PESSOAL

7642

15

Nº 13836  
ENT. 12/9/1935

MINISTÉRIO DO TRABALHO	Ministro
	Substituto
	Assistente
	Competência
	D. Trabalho
	D. Ind. Com.
	D. Povoamento
	D. Est.
	C. N. Trabalho X
	Insp. D.

Mirasol 5 de Setembro de 1935

João Ministro

Ao C. N. T.  
em 11/9/1935  
DIRETOR DO GABINETE

Rogo-seja juntado ao 31445 esta acta queixa

o Sr. Dr. Balduino E. de Almeida, Sub-Director, chefe do Tráfego e da locomoção da E.S.A., conforme se verifica pelo aviso de que junto copia, acabou de dispensar-me dos serviços dessa via ferrea, desrespeitando o que determina a legislação em vigor. Tenho mais de 12 annos de serviço, minha demissão só poderia dar-se depois de apuradas minhas faltas em inquerito regular.

A questão em que me vi envolvido, agora, não se prende a qualquer desobediencia ou falta em materia de serviço. Não.

A morte do meu filho Geraldo e que occasionou mal entendidos entre a directoria dessa via ferrea e a minha fessão.

Socio de associação benéficeinte, em Araraquara, cidade servida por essa via ferrea e tambem officializado pela mesma ferro via, pois a tanto vale e permitté o desconto das mensalidades em folhas de pagamento, destinadas a ditos associaçõs, por não abtêr passe, passei pela grande dôr de ver extinguir-se a vida de meu filhinho. sem poder dar-se os recursos que, naquella cidade, sem quaquer desperos, me serian garantidos.

Ferido assim, fui aos fornos e disse o que me affligia a alma e apertava o coração. não menti.

Dr. Balduino é' deshumano.

11/9/35

Piedade e justiça são sentimentos que não conhece. O rol de injustiças de que tem sido vítimas os empregados dessa via férrea, e por demais grande. Eu mesmo venho sendo vítima de sua impiedade e da sua injustiça desde quando, por questões alheias ao serviço, me removeram para a estação de Itana.

Lei de 8 horas, de férias e demais garantias que a legislação em vigor assignada, não são aqui executadas.

D<sup>r</sup> Balduino é mau D<sup>r</sup> Balduino escize do empregados excessos trabalho. D<sup>r</sup> Balduino escraviza seus subordinados.

Serviço dobrado, sem pagamento dos horas, além dos 8 obrigatórios.

Multas, suspensões, rebaixamentos, tudo isso applicado dietorialmente, contribue para o acrescimo da renda da "Araraquara" e grangeia-lhe o nome de grande administrador.

O pobre que suava, que trabalha, que se cansa e se esfolta, este é que sabe dizer, com vinagre na bocca, como é o D<sup>r</sup> Balduino grande administrador.

Saude e Fraternidade.

PROTOCOLLO GERAL	
N <sup>o</sup> 10.709	
DATA 14/9 1103	
SECRETARIA DO CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO	MINISTRO
	PRESIDENTE
	DIRECTOR GERAL
	PROCURADORIA
	1. <sup>a</sup> SECÇÃO
	2. <sup>a</sup> SECÇÃO
	3. <sup>a</sup> SECÇÃO
	CONTADORIA
	FISCALIZAÇÃO
	ENGENHARIA
ESTATISTICA	
ARCHIVO	

Marcel Estêvão 1935  
Romeno Moura Alves



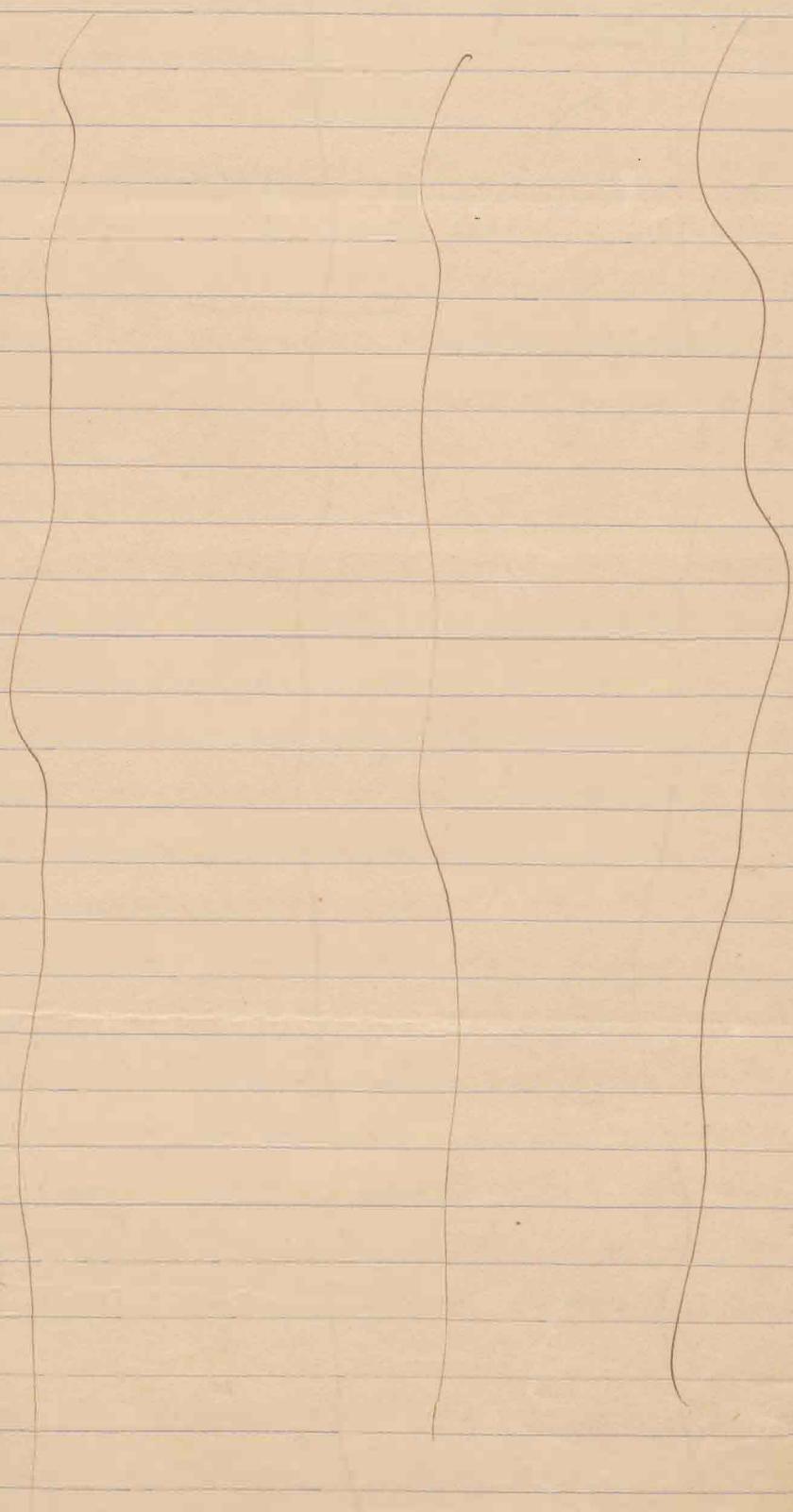
16-9-35

No. Sen. Magio Rezende para actua e informar

Em 24 de Setembro de 1935

Alvaro de Almeida Lodi

Director da 1.ª Secção



Cópia

9

P 7 198-556

Araraquara 3 de Setembro 1935

Sr. Romeu de Moura Alencar  
por intermédio do Agente  
Miasal

Nos autos 286-40-36, a f.  
35, o Sr. Dr. Director da Estrada de  
Ferro Araraquara proferiu o seguinte  
despacho, que transcrevo para vos-  
so conhecimento:

"A vista do autos, es-  
tou de acordo com a applicação da  
pena proposta. Demitta-se 2/9/1935  
a' S. Andrade

A vista desse despacho, ficais  
dispensado dos serviços da Estrada.

Depois de desocupado, deveis  
entregar as chaves da casa ao Agente

Baldolino E. de Almeida  
Sub-Director

N.º 14025

ENTRADA 13/9/1935

Ministro
Consultor
Expediente
Contabilidade
D. Prop. Ind.
D. Ind. Com.
D. Povoamento
D. Estatística

Mo. C. V. V. 4  
13.9.35  
[Signature]

Cidadão Ministro do Trabalho  
Rio de Janeiro

Junto a copia da carta em que acabo de receber da Directoria Estadual, dando a minha dennuncia, sumariamente, so pelo motivo de eu não assignar um documento de existindo de fazer queixos a V.ª S.ª, cujo documento assim dizia. De modo que tudo quanto escrevi ao Sr. Ministro do Trabalho, e a Directoria do Estado sobre a morte de meu filho fica sem efeito attribua um acto de loucura. Isto faz a que fudo recordor do documento, que tinha mais cauza. Como acho que foi um crime que fizeram com a morte de meu filho não assignei a dicto documento.

Esperando do Sr. Ministro do Trabalho fazer uma justica firzando a cora para a minha volta ao service, Os de jo agradeço a favor  
Romen de Moura Alves

No Sen. Arquin Perena, para analisar e informar  
Em 24 de Setembro de 1935  
Theodoro de Almeida, Id. de  
Director da 1.ª Secção

24/9/35

Abreu  
Recebido na 1.ª Secção em 19/9/35

PROTOCOLLO GERAL

N.º 10882

D. 17.1 12/9 1935

SECRETARIA DO

CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO

MINISTRO

PRESIDENTE

DIRECTOR GERAL

PROCURADORIA

1.ª SECÇÃO

2.ª SECÇÃO

3.ª SECÇÃO

CONTADORIA

FISCALIZAÇÃO

ENGENHARIA

ESTADÍSTICA

ARQUIVO

18-9-35

1082

Vertical stamp and handwritten notes on the right side of the page.

Cópia

5

Araraquara 3 de Setembro 1935

Sr. Romão de Moura e seu  
por intermédio do Agente  
Mirassol.

nos autos 286-36, à f. 35; o Sr.  
D. Diretor da Estrada de Ferro Arara-  
quara proferiu o seguinte despacho,  
que transcrevo para vosso conhecimento

"A' vista dos autos estou  
de acordo com a aplicação da pena pro-  
posta. Demitta-se 2/9/1935 a S. Andrade.

A' vista desse despacho, ficais  
dispensado dos serviços da Estrada.

Depois de desocupação, deveis entregar  
as chaves da casa ao Agente

Baldurino de Almeida  
Sub-Diretor

# Informação

Os requerimentos de fl. 2 e seguintes, dirigidos ao Sr. Director do Tribunal, Industria e Commercio, e do fabricante de S. Ex. encaminhados a este Conselho, versam sobre uma reclamação de Romão de Almeida e Silva contra a C.F. Praguera, allegando aquelle que foi despedido sem justa causa.

Propuzi, pelo meu parecer, seja o reclamante cuidadoso a provar que possui tempo de serviço que justifique a reclamação e, bem assim, se prohibe de Estrada reclamada repropozição sobre o assumpto.

Rio de Janeiro, 26 de Setembro 1935  
 Theodoro de Souza  
 Chefe de Secção

A' consideração do Snr. Director Geral  
 de acordo com a informação supra

Rio de Janeiro, 28 de Setembro de 1935

Theodoro de Souza  
 Director da 1ª Secção

A' 1ª Secção para fazer expedir a Estrada solicitando esclarecimentos, sob o prazo de 15 dias.

Rio, 10 de Outubro de 1935  
 Theodoro de Souza  
 Director Geral

Recebido na 1ª Secção em 10/10/35

A' Jure. Emacina Alvaranga para cumprir

Em 12 de Outubro de 1935

Theodoro de Almeida Lodi

Director da 1.ª Secção

Cumprido em 15-10-35  
Emacina de Alvaranga  
Jux.

EA

19

1-1355

Sr. Director da Estrada de Ferro Araraquara

Havendo Romeu de Moura Abreu reclamado ao Sr. Ministro do Trabalho Industria e Commercio contra o acto dessa Estrada que o dimittiu, sem justa causa, não obstante contar mais de 10 annos de serviço, solicito-vos as necessarias providencias no sentido de ser a Secretaria deste Conselho informada a respeito do assumpto em apreço, dentro do prazo de 15 dias.

Attenciosas saudações

a) Oswaldo Soares  
Director Geral da Secretaria



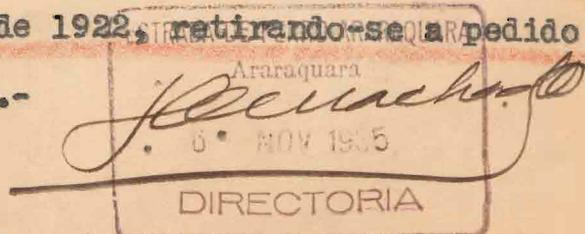


# Directoria

*Estrada de Ferro Araraquara*

CÓPIA-Trafego - T.D.15/303/290 - Estrada de Ferro Araraquara - Araraquara, 30 de Agosto de 1935. Snr. Eng<sup>o</sup> Diretor da EFA. Nesta. O conferente Romeu de Moura Abreu, em virtude de uma série de atos de indisciplina que vinha cometendo na estação de Araraquara, foi removido para a estação de Ibarra, por necessidade imperiosa da ordem que deve reinar na Estrada. Apresentou, por isso, varias reclamações, todas julgadas sem valor, como bem se ve de processo dessa Directoria. Mas, em atenção ás alegações feitas a esta Sub-Directoria, o funcionario em questão foi removido para Mirasol, sendo-lhe entregue uma casa da Estrada para alojamento de sua familia. Por motivos que não vem ao caso declarar, a familia desse empregado não se conforma em morar fóra de Araraquara. Dahi a insistencia impertinente com que Romeu de Moura Abreu solicita a sua volta para esta cidade. Individuo pernicioso á ordem e á disciplina, como já ficou dito e os factos têm provado, a sua permanencia nesta cidade é, por todos os motivos, prejudicial á disciplina. Dahi a razão por que não o tenho atendido. Aproveitando da morte de um filho de tenra idade, facto ocorrido em 18 de Julho último, o conferente Romeu, depois de ter obtido desta Sub-Directoria o transporte gratuito do cadaver, de Mirasol a esta cidade, passou a acusar a Administração como responsavel pela morte da creança. Teve mesmo a petulancia de, por escrito, pedir a abertura de uma sindicancia a respeito. Agindo com toda a paciencia, como das outras vezes, mandei o Inspetor de Trafego a Mirasol dar todas as explicações ao conferente Romeu, no sentido de bem esclarece-lo da nem uma responsabilidade de quem quer que fosse pelo ocorrido. Em meio a explicação, o funcionario rompe colerico e ameaçador, prometendo assassinar-me e ao Ajudante da Divisão. Ao Inspetor desafiou para sahir fóra do escritorio para brigarem. O relato mais claro dessa cena vergonhosa V. S. encontrará ás fls. 40, 41 e 42 do processo. Diante disso o Inspetor suspendeu-o do serviço. Esse é o acto grave de insubordinação que o legislador enquadra na letra e do art. 54 do decreto 20.465, de 1/10/1931. Romeu de Moura Abreu foi admitido em 15 de Novembro de 1922, retirando-se a pedido em 6

-Cont.-



Directoria

*J. M.*

Estrada de Ferro Araraquara

-Continuação-

de Abril de 1926. Foi readmitido na Estrada em 18 de Outubro de 1926. O tempo para a contagem da sua vitaliciedade passa, portanto, a ser contado a partir de 18 de Outubro de 1926. Não pode ele invocar a seu favor o disposto no art. 55 do mesmo decreto 20.465, porque a sua saída foi concedida a seu pedido. A meu ver deve ser aplicada a esse funcionario a pena de demissão do serviço, com fundamento nos trechos de lei citados. Peço resolver. Saudações atenciosas. a) Balduino E. de Almeida - Sub-Diretor. "Era o que constava das fls. 34 e 35 dos autos 286-40-36, da Directoria da Estrada de Ferro Araraquara, por mim, *Oswaldo Landgraf*, fielmente copiado, e por mim, *J. Machado*, Secretario da Directoria da referida Estrada devidamente conferido, aos 6 de Novembro de 1935".



# Informação

Com as informações, a p. 9, a Estrada de Ferro Araruama informa que não é esta a primeira vez que o melamento ocorre a este Comêlho.

Com a mesma data, a p. 2, solicita que o seu requerimento seja juntado ao processo 31645.

Verifica-se, nesta condição, que deve haver outro processo em andamento neste Comêlho sobre o mesmo assunto do presente.

Não encontrando, todavia, qualquer alteração do Protocollo desta Secção sobre o assunto em apreço, propuz a abertura preliminar de Protocollo Geral.

Rio de Janeiro, 25 de Novembro de 1935  
Máximo Comêlho de Aguiar  
Eng. & Co. Al.

A' consideração do Snr. Director Geral  
de acordo com a informação supra

Rio de Janeiro, 25 de Novembro de 1935

Medeiros de Almeida Lobo

Director da 1ª Secção

24/11/35

Recb. Jab. 26-11-35

Ao Sr. Encarregado do Protocollo Geral, para dizer.

Rio 30/11/35

Quaresima  
Director Geral

Esboço Sur. Salvador Jordão Ruiz  
para verificar e insinuar.

Rio 3 Dezembro de 1935

Speccat. Pereira da Rocha

Disc. de 1<sup>a</sup> Cl. no impedimento  
do Enc. do C. Gual

Os dados Infrascript.

Os elementos mais possibili-  
-tatem determinar o no inicial  
do processo.

17 fls 9, a Estrada reclamada  
dig. por o interessado recorreu outros  
vezes para este Conselho.

Assim sendo, procurei a subli-  
-de do autor a autoridade superior,  
proporido por se face no expediente  
a Estrada solicitando informações sobre  
o assumpto.

Rio, 13/12/35

A Ruiz

sem tempo ant<sup>o</sup>  
sem atraso, por motivo  
de grande accumulo de ser-  
-vico.

Rio, 13/12/35

J Ruiz

ant<sup>o</sup>

Do Sr. Director

Rio, 14-12-35.

Waldy Francisco Feit

Enc. P. Gual.

Recb. Gual. 16-12-35.

10.13

Vote ao Protocollo seu  
para verificar novamente  
a Comarca de Itumbera, 1935  
se ha alguma reclamação  
de interessado, que directament  
seja por meio do Ministerio.

Rec. Prot. 27/12/35.

Rio, 21/12/35

Quarta-feira

Do Sr. Salvador, para verificar.

Rio, 27-12-35.

Waldyr Francisco Leite  
Enc. Prot. Geral.

Recido em 27/12/35

A Briz

aux 1º

Cumprindo o despacho supra,  
cahe-me informar que, en-  
caminhadas pelo Ministerio do  
Trabalho, Industria e Commercio,  
deram entrada neste Protocollo  
quatro reclamações do interessado  
que se encontram fichadas sob nos  
10709/35, 10882/35, 12819/35 e 10470/35.

As duas primeiras foram en-  
caminhadas a 1ª Secção e a  
ultima a 2ª.

Rio, 30/12/35

A Briz

aux 1º

Devidamente informado, encaminhado  
o processo ao Gabinete do Sr. Director.

Rio 30-12-35.

Waldyr Francisco Leite  
Enc. P. Geral.

N<sup>o</sup> 1<sup>a</sup> Secção, para informar.

20/1/36  
Macedo  
Director geral

Recebido na 1<sup>a</sup> Secção em

4 | 1 | 36

No Sr. Ploysio Rezende para juntar o processo  
N<sup>o</sup> 819/35 Em 20 de Janeiro de 1936  
Theodoro de Almeida Fidalgo  
Director da 1<sup>a</sup> Secção

Esclarecido o assumpto com a junta-  
da em apenso do processo N<sup>o</sup> 819/35,  
propalio o encamiuho do auto a  
competencia da Procuradoria Geral  
Rio de Janeiro, 21 de Janeiro de 1936  
Ploysio Rezende Aguiar  
Theodoro de Almeida Fidalgo

Estando o presente processo em condicoes de ser sub-  
mettido á Procuradoria Geral, passo-o ao Snr. Director Geral.

Rio de Janeiro, 22 de Janeiro de 1936

Francisco Luis da Silva 1<sup>o</sup> Official

No Impedimento do Director de Secção

Recebi 21-1-36

22/1/36

VISTO-Ao Snr. Dr. Procurador Geral,  
de ordem do Exmo. Snr. Presidente.

Em 21 de Janeiro de 1936

Director da Secretaria

Rec. na Proc. em 4-9-936

VISTO

Ao Dr. 1º Procurador Adjunto  
Rio de Janeiro, 4 de Fevereiro de 1936

*Leury*  
Procurador Geral

Quis sep. opinado a Es-  
trada pre, tendo o reclamante mais  
de 10 annos de serviço, e' podria ser  
demittido em virtude de falta apu-  
rada em insperito administrativo  
reputar, o qual parito deve ser  
submetido a apreciação deste Con-  
selho, no prazo de 30 dias.

Em 4/2/1936.  
Francisco de Assis Baptista  
1º Adjunto do P. Geral

A' 1ª Seccão, para  
preparar o expediente re-  
querido pela Procuradoria  
Rio de Janeiro, 5 de Feb. de 1936  
*Francisco de Assis Baptista*  
Director Geral

Recebido na 1ª Seccão em 4/2/36

Ao 2º Official Maria Alcina, para providenciar.

Em 11 de Fevereiro de 1936.

*Francisco Lima da Silva* 1º Official

No impedimento do Director da Seccão.

Cumprido em 21/2/936  
Maria Alcina M. de Sá Miranda  
2º official.

CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO

1. SECÇÃO

EXPEDIU-SE Officio No. 1-240

EM 27 DE Fevereiro DE 1936

M.A. M. de Sá Miranda

2º off.

Proc. 10.709/35.

MA/

27

Fevereiro

6

2-240

Sr. Director da Estrada de Ferro Araraquara.

Rua Gonçalves Dias, 26.

"Araraquara."

São Paulo.

Tende em vista os autos de processo em que Romeu de Moura Abreu reclama contra a sua demissão dessa ferrovia, e de accordo com a promção da Procuradoria Geral, communico-vos que, tendo o reclamante mais de 10 annos de serviço, só podia ser demittido em virtude de falta grave, apurada em inquerito administrativo, e qual, portanto, deve ser submettido á consideração deste Conselho, dentro do prazo de 30 dias.

Attenciosas saudações.

---

FRANCISCO DE PAULA WATSON

Director Geral, em exercicio.

fls. 15

Juntada.

Esta data, junto a' fls.  
seguintes destes autos o documento  
protocollado sob o n.º 3118/36.

Rio, 3/4/1936

Maria Aleina M. de Sa' Miranda  
2.º official.

fls. 16

Estrada de Ferro Araraquara

Rua Gonçalves Dias, 26

Caixa, 12

Directoria

D. 162  
(286-40-36)

Araraquara, 9 de Março de 1936.

Senhor Director Geral do Conselho Nacional do Trabalho.

Rio de Janeiro

10700 35  
12819/35

Accuso o recebimento do vosso Nº 1-240, de 27-2-1936, e, sobre o assumpto do mesmo, cumpre-me informar que o Sr. Romeu de Moura Abreu não tinha, na época em que foi demittido, 10 annos de serviço.

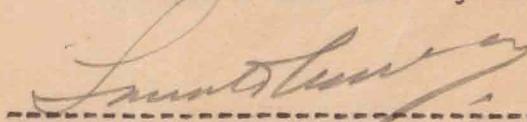
2. Conforme consta da sua fé de officio, foi o mesmo Senhor admittido aos serviços da Estrada em 15 de Novembro de 1922; em 6 de Abril de 1926 foi exonerado a seu pedido; readmittido em 18 de Outubro de 1926.

3. Tendo sido a sua exoneração a pedido, o seu tempo de serviço deve começar a ser contado a partir da sua readmissão.

4. Na occasião em que foi demittido (2 de Setembro de 1935) não contava elle, pois, 10 annos de serviço.

5. É o que me cumpre informar, juntando, por cópia, os documentos relativos á demissão, a pedido, em 6 de Abril de 1926.

Attenciosas saudações



Director.

No 20 Off. Mecanica Acciao para informar  
Em 31 de Março de 1936  
Theodoro de Feres da Costa  
Director da 1.ª Secção



fls. 17

Reg.1026 P.1/13 6 Abril 6. Snr.Chefe de ARARAQUARA Sua A.B.26/91-A:- SECÇÃO PESSOAL:- Concedo exoneração solicitada pelo conferente Romeu de Moura Abreu, a contar de hoje.Junto passe.Com estima Dermeval Véras Chefe do Trafego.LE/LL. Era o que continha a folha numero treze do copiador P.1, por mim *Luiz*..... *Facilitado por*.....,Chefe da 2a. Secção,fielmente copiada, e por mim *Dermeval Véras*.....Chefe do Escritorio Central, conferida. ESCRITORIO CENTRAL DO TRAFEGO,ARARAQUARA, 7 DE MARÇO DE 1936.

ESTRADA DE FERRO  
ARARAQUARA  
  
MAR 7 1936  
ESCRITORIO CENTRAL  
DO TRAFEGO

Visto  
Pelo Sub-Diretor

*Luiz*  
Ajudante de Divisao

*3*

"Estrada de Ferro Araraquara Referencia AB 26/91a Araraquara 29-3-de 1926 Illmo Snr Lourenço Ferraz. D.D. Ajudante do Trafego Nesta Junto carta do conferente Snr. Romeu de Moura Abreu, solicitando sua exoneração do cargo que occupa, bem como 1 passe singelo a Rio Preto, para si e familia Peço providenciar Attenciosas Saudações R Falcão Chefe da Estação" Era o que continha a folha numero 1 do registado nº 1026, pedido de demissão de Romeu de Moura Abreu, conferente da estação de Araraquara, por mim *José*..... *Caritahi. Substituto*....., Chefe da 2a. Secção, fielmente copiada, e por mim *Miguel*....., Chefe do Escritorio Central, conferida. ESCRITORIO CENTRAL DO TRAFEGO, ARARAQUARA 7 DE MARÇO DE 1936.

ESTRADA DE FERRO  
ARARAQUARA  
  
MAR 7 1936  
ESCRITORIO CENTRAL  
DO TRAFEGO

VISTO  
Pelo Sub-Diretor

*Lourenço*  
Ajudante de Divisao

fls. 19

"Estrada de Ferro Araraquara Telegramma despachado E.S.E. Prefixo N. Código. N. de palavras. Hora de Expedição Telegraphista. De Ilmo Snr Rubens Falcão A D.D. Chefe Interino Nesta Venho por intermedio desta solicitar de V.S. a fineza de juntar está ao Sr Dr Chefe do Trafego, a fim de que me seja concédida a minha demissão e bem assim um passe ida somente para mim e familia desta a Rio Preto onde vou residir-me Esperando pois que V.S. me fará este favor, peço permissão para dizer que necessito exonerar-me até o dia primeiro de Abril Desde já penhoro os meus agradecimentos Sou com estima D V.S. Estação Araraquara 29 de Março de 1936 Romeu de Moura Abreu" Era o que continha a folha numero 2 do registado nº 1026, pedido de demissão de Romeu de Moura Abreu, conferente da estação de Araraquara, por mim *José. Faritahi...* *Schmitt...*, Chefe da 2a. Secção, fielmente copiada, e por mim *Supervisor, Falcão...*, Chefe do Escritorio Central, conferida. ESCRITORIO CENTRAL DO TRAFEGO, ARARAQUARA, 7 DE MARÇO DE 1936.



VISTO  
 Pelo Sub-Diretor

*Lourenço S.*  
 Ajudante de Divisão

- INFORMAÇÃO -

Havendo Romeu de Moura Abreu reclamado a este Conselho contra a sua demissão da Estrada de Ferro Araraquara, alegando contar mais de 10 annos de serviço, por officio de 27 de Fevereiro ultimo, sob o nº 1-240, foi a supra citada ferrovia sciustificada de que o reclamante só podia ser demittido em virtude de falta grave, devidamente apurada em inquerito administrativo, o qual deveria ser remettido a este Conselho dentro do prazo de 30 dias.

Respondendo ao supra citado officio, a Estrada de Ferro Araraquara se limita a declarar que Romeu de Moura Abreu não contava, na occasião de sua dispensa, os 10 annos de serviço que lhe garantiriam a estabilidade funccional, ex-vi do art. 53 do Decreto 20.465, de 1º de Outubro de 1931.

Tal affirmação da Estrada é baseada no facto de haver o reclamante interrompido o seu tempo de serviço exonerando-se expontaneamente em 6 de Abril de 1926, só podendo, pois, ser tomado em consideração o periodo de 18 de Outubro de 1926, data em que foi readmittido, até 2 de Setembro de 1935, quando foi demittido da Empreza.

Não me parece procedente a allegação da Estrada, porquanto, segundo jurisprudencia firmada por este Conselho, em virtude de um despacho do Exmo. Snr. Ministro do Trabalho, Industria e Commercio, de 31 de Outubro de 1934, proferido nos autos do Proc. nº 11.842/32, em que João Rolino Xavier reclama contra "The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co. Ltd.", o tempo de serviço anteriormente prestado deve ser contado, mesmo que o empregado haja abandonado o emprego por sua livre e espontanea vontade.

Assim sendo, addicionando-se o tempo de serviço prestado pelo reclamante de 15 de Novembro de 1922, data de sua

admissão na Estrada, a 6 de Abril de 1926, data de sua exoneração, ao de 18 de Outubro de 1926, data de sua readmissão até 2 de Setembro de 1935, quando se deu a demissão, fica o supplicante amparado pelo art. 53 do Decreto 20.465 já citado, só podendo a sua demissão se effectuar mediante instauração de inquerito administrativo, no qual fique provada a falta grave.

Segundo me foi dado verificar, ha nos autos referencia a um processo existente na Estrada de Ferro Araraquara, do qual consta o relato da questão que deu causa á demissão de Romeu de Moura Abreu.

A' vista do exposto, parece-me conveniente que se officie novamente á Estrada, solicitando a remessa do processo a que allude o officio do sub-Director da mesma Estrada (fls. 10), salvo melhor juizo da autoridade superior, a cujas mãos passo os presentes autos, para os fins convenientes.

Rio, 3 de Abril de 1936

Maria Aleina M. de La' Miranda  
2º Official  
Recebido em 4-4-36  
Rec. em 8-4-36

*A' consideração do Snn. Director Geral*

*de accordo com a informação supra*

Rio de Janeiro, 9 de Abril de 1936

*Thodas de Almeida Fodde*

*Director da 1ª Secção*

16/4  
Officie-se, na forma  
suggerida. A' 1ª Secção

Rio 8/1/36  
D. Geral, auto

Recebido na 1.ª Secção em 11-5-36

No Tr. Leias da Cruz para preparar o expediente

Em 14 de Maio de 1936

Heodor de Almeida Torres

Director da 1.ª Secção

De acordo com o Sr. Heodor de Almeida Torres  
1.ª Secção

Proc.10.709/35.

19  
21

Maio

6

1122

1-552

CN/SSBF.

Sr. Director da Estrada de Ferro Araraquara.

Rua Gonçalves Dias, 26.

Araraquara.

São Paulo.

Afim de attender a promoção da Procuradoria Geral deste Conselho, nos autos de processo em que Romeu de Moura Abreu reclama contra essa Estrada, solicito-vos as necessarias providencias no sentido de ser enviado a esta Secretaria, dentro do prazo de 20 dias, o inquerito administrativo que deveria ter precedido a demissão do reclamante, e ao qual se refere o Sr. Sub-Director dessa Estrada, no officio T.D.15/303/290, de 30 de Agosto de 1935, junto por copia aos referidos autos.

Attenciosas saudações.

---

Director Geral, Interino.

1123

Araraquara, 8 de abril de 1936.

Exmo. Snr. Dr. Oswaldo Soares - M. D. Procurador Geral do Ministerio do Trabalho.

RIO DE JANEIRO

Meus attenciosos cumprimentos.

Peço-lhe a liberdade de lhe dirigir a presente, afim de reiterar os meus pedidos dirigidos anteriormente a V. Excia. solicitando-lhe as suas obsequiosas providencias para uma rapida soluçãõ ao meu caso, cujo processo instaurado nesse Ministerio, tem o numero 10.709/35.

Não fôra o estado em que actualmente me encontro, de extrema penuria, desempregado, luctando com toda sôrte de difficuldade para me manter, bem como á minha numerosa familia, não viria agóra importuna-lo, certo como estou da sua magnanimidade e do espirito de justiça que preside aos actos de V. Excia.

Assim, pelas providencias que V. Excia. houver por bem determinar para que o meu caso tenha uma soluçãõ rapida, agradeço-lhe de todo o meu coração e me subscrevo, attenciosamente,

Romeu de Moura Abreu  
(Romeu de Moura Abreu)

Recebido na 1.ª Secção em 24.4.36

PROTOCOLO GERAL

Nº 4565

DATA 23/4/1936

SECRETARIA DO  
CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO

MINISTRO
PRESIDENTE
DIRECTOR GERAL
PROCURADORIA
1.ª SEÇÃO
2.ª SEÇÃO
3.ª SEÇÃO
CONTADORIA
FISCALIZAÇÃO
ENGENHARIA
ESTATÍSTICA
ARCHIVO

23-4

+

A' consideração do Snr. Director Geral propondo seja informado ao interessado sobre o andamento do seu processo 10.709/35, subido ao Gabinete do Sr. Director em Rio de Janeiro, 6 de Maio de 1936.

9 de Maio 1936

Theodoro de Almeida Fodde  
Director da 1.ª Seção

Officieu-se.  
At 1.ª Seção.

Fodde 11-5-36

11-6-36  
Theodoro de Almeida Fodde  
Director da 1.ª Seção

No Sr. Sias do Teuz para providencia.

Em 14 de Maio de 1936

Theodoro de Almeida Fodde  
Director da 1.ª Seção

Comun. em 15-5-36  
Theodoro de Almeida Fodde  
Director da 1.ª Seção

124

Proc.10.709/35.

21

Maio

6

CN/SSBF.

1-553

Sr. Romeu de Moura Abreu.

A/C da Caixa de Aposentadoria e Pensões da Estrada de Ferro Araraquara.

Com referencia a vossa carta de 8 de Abril findo, cumpre-me informar-vos que, nesta data, foi convidada a Administração da Estrada de Ferro Araraquara, por officio nº1-552, deste mez, para enviar a esta Secretaria, dentro do prazo de 20 dias, o inquerito administrativo que precedeu a vossa demissão dos serviços, afim de poder o Conselho Nacional do Trabalho, com pleno conhecimento de causa, se pronunciar sobre a vossa reclamação contra aquella Estrada.

Attenciosas saudações.

---

Director Geral, Interino.



2915-  
Estrada de Ferro Araraquara

Rua Gonçalves Dias, 26

Caixa, 12

Directoria

D. 324  
(286-40-36)

Araraquara, 25 de Maio de 1936.

Senhor Director,

1025-  
2915-  
PROTÓCOLO GERAL  
Nº 6923X  
DATA 29/5/1936  
SECRETARIA DO  
CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO  
MINISTRO  
PRESIDENTE  
DIRECTOR GERAL  
PROCURADORIA  
1ª SECCÃO  
2ª SECCÃO  
3ª SECCÃO  
CONTADORIA  
FISCALIZAÇÃO  
ENGENHARIA  
ESTATÍSTICA  
ARCHIVO

10-709/35-  
Maio de 1936.

Sobre o assumpto, reporto-me ao meu D. 162, de 9 de Março do corrente, em resposta ao vosso 1-240, de 27/2/1936.

A demissão em apreço não exigia o inquerito, visto como o paciente não contava os 10 annos de serviço, continuos, exigidos pela lei.

Admittido em 15 de Novembro de 1922, foi exonerado, a pedido seu, em 6 de Abril de 1926.

Readmittido em 18 de Outubro de 1926, não contava, na data da sua demissão, (2 de Setembro de 1935) os 10 annos de serviço.

Attenciosas saudações

*[Signature]*  
Director

Ao Senhor Director Geral do Conselho Nacional do Trabalho.

Rio de Janeiro.

SA/01.

*[Signature]*

# Informação.

Respondendo ao officio junto por copia a p. 22, a Estrada de Ferro Araraquana se refere às informações anteriormente prestadas a este Conselho.

Em este ponto, propuzo o encaminhamento dos autos já procedendo final, apim de seu exarcedas de merito, reiterando, por oportuno, os dizeres da informação a p. 20.

Rio de Janeiro, 2 de Junho de 1936  
Placido Rêgo de Rezende  
Pena de

A' consideração do Snr. Director Geral  
de acordo com a informação como  
Rio de Janeiro, 4 de Junho de 1936  
Neodino de Almeida Sodré  
Director da 1ª Secção

816

VISTO-Ao Snr. Dr. Procurador Geral,  
de ordem do Exmo. Snr. Presidente.

Em 11 de Junho de 1936

Guastou,  
Director da Secretaria

Rec. na Proc. em 13-6-36

VISTO

Ao Dr. 1º Procurador Adjunto

Rio de Janeiro, 10 de Junho de 1936

Procurador Geral

Como se vê dos officios de fls. 16 e 25 a Entrada se aferra á defesa da tese, já definitivamente repulida por este Conselho e pelo Ministério do Trabalho, de que a saída espontânea do empregado interrompe a contagem do tempo para a estabilidade, que se reinicia com a readmissão subsequente do empregado.

Os pareceres do Conselho Geral da República, do Conselho Jurídico do Ministério e desta Procuradoria já demonstraram "pau-tum satis" a absoluta improcedencia da pella tese e a sua formal incompatibilidade com a lei.

Acusa-me a Entrada nem mesmo provar que a demissão do reclamante, em 6 de abril de 1926, foi a seu pedido; não basta a copia de fl. 19.

demonstrado, pois, que o reclamante contava mais de 10 annos de serviço na data em que foi dispensado (2 de setembro de 1935) e que essa dispensa infringiu o disposto no art. 53 do dec. n.º 20.465, com o parecer seja determinada a readmissão do reclamante no serviço da Entrada, condemnada esta a pagar-lhe os vencimentos não percebidos desde a data da dispensa.

Rio, 19/6/1936.

Geraldo S. Baria Baptista  
1.º adjunto do P. Geral =

30/6/36

27

CONCLUSÃO

Nesta data, fecho estes autos e notulos ao  
Exm. Sr. Presidente.

Em 10 de julho de 1936  
*Quadrado*  
Director da Secretaria

Remetta-se à 1ª Camara

Rio de Janeiro, 9 de 1936

*[Signature]*  
PRESIDENTE

De ordem do Sr. Presidente, transmitto o presente pro-  
cesso ao relator sorteado Sr. *Ed. V. Pederneira*

Rio, 13 de 7 de 1936

*[Signature]*  
Secretario da Sessão

A' Secção respectiva, na forma  
do regulamento em vigor.

Rio, 4 de 8 de 1936

*[Signature]*  
Encarregado de Actas

inscrito na 1.ª Secção em

17/8/36

1<sup>a</sup> CAMARA  
CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO

C. N. T. 18

( SECÇÃO)

PROCESSO N. 10.709

1935

ASSUNTO

Pouco de Lentes Abreu reclama contra  
a Estada de Ferro Ouagaya.

RELATOR

Redemira

DATA DA DISTRIBUIÇÃO

13/7/36

DATA DA SESSÃO

3-8

RESULTADO DO JULGAMENTO

Julgou-se procedente para ser reinstalado,  
de acôr com a Pror.



Ministerio do Trabalho,  
Industria e Commercio

## CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO

Proc.10.709/35

# ACCORDÃO

*h. 29*

Ag/SSBF.

.....Secção

19<sub>36</sub>

Vistos e relatados os autos do processo em que são partes: Romeu de Moura Abreu, como reclamante, e a Estrada de Ferro Araraquara, como reclamada:

CONSIDERANDO que a reclamação versa sobre dispensa, sem causa justificada, não obstante contar o supplicante mais de 10 annos de serviço;

CONSIDERANDO que a Estrada, ouvida sobre o assumpto, allega que o reclamante, quando foi dispensado, não contava 10 annos de serviço. Tendo sido admittido em Novembro de 1922 e exonerado, a pedido, em Abril de 1926, declara a Estrada que não pode contar o reclamante no segundo periodo em que trabalhou - de Outubro do mesmo anno de 1926 até Setembro de 1935 - o tempo anterior, segundo a jurisprudencia deste Conselho;

CONSIDERANDO que o argumento apresentado pela Estrada, invocando a jurisprudencia deste Conselho, é improcedente, porquanto o Sr. Ministro do Trabalho, Industria e Commercio já reformou a these de que a sahida espontanea do empregado interrompe a contagem do tempo para a estabilidade, que se reinicia com a readmissão subsequente do empregado;

CONSIDERANDO, por outro lado, que a Estrada não provou que a demissão do reclamante, em Abril de 1926, foi a seu pedido, pois a copia da carta apresentada não é sufficiente;

CONSIDERANDO, assim, que está provado que a dispensa do reclamante infringiu o disposto no art. 53 do Dec. nº 20.465, de 1931;

Resolvem os membros da Primeira Camara do Conse-

lho Nacional do Trabalho julgar procedente a reclamação, para determinar que a Estrada de Ferro Araraquara readmitta o ferroviario Romeu de Moura Abreu, indemnizando-o, outrossim, dos salarios atrasados.

Rio de Janeiro, 3 de Agosto de 1936

*Francis de Paula de Lima* Presidente

*Eduardo B. Pedersen* Relator

Fui presente: - *J. Campos Xavier* Procurador Geral

Publicado no Diario Official em 24 de Outubro de 1936

Ag/SSBF.

3

Novembro

6

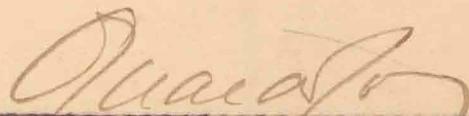
G. 31

1-1.506/36-10.709/35.

Sr. Director da Estrada de Ferro Araraquara  
Rua Gonçalves Dias nº 26  
Araraquara - São Paulo

Transmitto-vos, para os devidos fins, copia  
autenticada do accordão proferido pela Primeira Cama-  
ra deste Conselho, em sessão de 3 de Agosto p.p., nos  
autos do processo em que são partes Romeu Moura Abreu,  
como reclamante, e essa Estrada, como reclamada.

Attenciosas saudações



(OSWALDO SOARES)

Director Geral da Secretaria

*Faint handwritten notes and stamps, including a circular stamp with the number 1222.*

88

November 2

1936

1-1000-10-1000

Dr. Director da Escola de Artes e Ofícios  
Rua Gonçalves Dias nº 15  
Lisboa - São Paulo

Atenciosamente,  
O Diretor

  
\_\_\_\_\_  
(Assinado)  
Diretor Geral da Escola

Recebido  
Em 15 de Novembro de 1936  
15250/36

Ric. 90/x1/936  
E. J. de  
C. J. de



MINISTÉRIO DO TRABALHO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

GABINETE DO MINISTRO

*p. 32*

Rio de Janeiro, 12 de Novembro de 1936.-

Ao Dr. Oswaldo Soares

*W. Kennedy*, cumprimenta attentiosamente e envia incluso a este o requerimento de Romeu de Moura Abreu, por conter assumpto da alçada desse Conselho.



2.º tabellionato de Araraquara

Reconheço a firma de Romeu de Almeida  
 Araraquara de novos de 1936  
 Em test.º de Manoel Ferreira  
 2.º TABELLIÃO



FIRMA NO TABELLIÃO **FALLEIROS**  
 S. PAULO  
 10 RUA SÃO BENTO 10

FIRMA TABELLIÃO PENAFIEL  
 OUVIDOR, 56 - RIO

apresentado para Registro e apontado  
 sob nº. de ordem 1.293 do Protocolo nº.  
 est. pagina 304

Registro Geral de Hypotheas e Annexos  
 ARARAQUARA  
 \* NOV 4 1936 \*  
 DR. ARISTIDES DE CARVALHO  
 M. Major LAZARO MACHADO

Registrado no no 1564 no Livro de  
 Reg. special Livro 9, pagina 354  
 Araraquara, 4 de Novembro de 36

Em testemunho de da vertida

Dr. E. Tavora  
 Tenho a firma no  
 Dr. E. Tavora - B. Araraquara, 24-33



11-1  
p. 34

Exmo. Snr. Dr. Socrates de Andrade,  
M. D. Director da Estrada de Ferro Araraquara.

ROMEU DE MOURA ABREU, infra-assignado, pede venia para expôr e requerer de V. Exa. o seguinte:

Abalado profundamente pela molestia e pelo conseqüente fallecimento de seu filhinho mais novo, o requerente, chefe de numerosa familia, se viu por tal foma perturbado em sua saúde, que veiu a ser, em 4 de Setembro de 1935, dispensado do cargo de conferente de 2a. classe, com funções em Mirasol, que exercia nessa Estrada de Ferro.

Sem recursos de qualquer natureza, e tendo sob a sua responsabilidade a manutenção da Esposa e de tres filhas menores, o supplicante pede a V. Exa. que avalie por quantas e terriveis provações atravessou, nesses longos mezes de desemprego, em que mais lhe doiam os soffrimentos de sua Familia do que os seus proprios.

Tendo recorrido, para o Egregio Conselho Nacional do Trabalho, com séde no Districto Federal, do respeitavel despacho que a dispensára de seu modesto cargo nessa Estrada de Ferro, o requerente, depois de alguns mezes de ansiedade e padecimentos moraes sem conta, teve a felicidade de ver provido o seu recurso (Processo nº 10.709/35), tal como prova com o incluso exemplar do "Diario Official" da União, de 21 de Outubro corrente (decisão á pagina 22.854).

Como verá V. Exa., pela Egregia la. Camara do Conselho Nacional do Trabalho, foi decidido, em 3 de Agosto do anno corrente (sendo tal decisão, entretanto, publicada sómente no dia 21 deste mez), que o supplicante seja readmitido em seu cargo e indemnizado dos salarios atrazados.

Em vista dessa veneranda decisão, e na certeza

de que V. Exa., como respeitavel e dignissimo Chefe de Família, attentará para a dolorosa situação do supplicante, acima exposta, é a presente para requerer, com toda consideração e respeito, que se digne V. Exa. de ordenar as providencias necessarias para que o requerente (que se apresentou em tempo opportuno) seja reintegrado em seu cargo de conferente de 2a. classe, e bem assim, indenizado de seus salarios, á razão de Rs. 360\$000 mensaes, a partir de seu afastamento dessa Estrada de Ferro.

Por ser de Justiça, e conhecendo a grandeza dos sentimentos de V. Exa., o supplicante

P. e E. Deferimento.

Araraquara, 28 de outubro de 1936

Romeu de Moura Abreu

2.º tabellionato de Araraquara

Reconheço a firma de Romeu de Moura Abreu na cidade de Araraquara no dia 28 de outubro de 1936.  
Em test.º Falheiro de verdade  
2.º TABELLIÃO

(Com 1 documento).-



Considerando que o banco, sob a allegação de que o empregado occupava cargo de confiança — contador — argumenta que estava isento de promover o respectivo inquerito administrativo, porque, além do mesmo empregado exercer uma função, cuja destituição, nos termos do art. 89, paragrapho unico *in fine*, do citado decreto, podia ser *ad nutum* postea provas documentaes contra elle, as quaes constituem o processo junto aos autos;

Considerando que a documentação offerecida não é sufficiente como inquerito administrativo, exigido pelo art. 89 citado, para justificar a demissão dos empregados bancarios com mais de 2 annos de serviço; com effeito.

Considerando que si o paragrapho unico desse artigo determina que os cargos de confiança como os de gerencia e contador que o empregado exercer em commissão não entram na classificação genuina de permanente e cuja dispensa independente de formalidade de inquerito, por a destituição continua a ser *ad nutum*, todavia cumpre distinguir que quando um empregado occupa aquelles cargos, não como commissão, mas em caracter permanente, como a especie dos autos a demissão já não é *ad nutum* e sim dependente de inquerito.

Considerando que o processo que orientou o banco no caso em apreço não observa todas as exigencias do art. 95 do regulamento dos Bancarios, de maneira que si os intentos tendem a demonstrar a responsabilidade do accusado, no entretanto a prova não está completa, nem ao mesmo accusado foi assegurado o direito de defesa que a lei prescreve expressamente isto posto

Resolvem os membros da Primeira Camara do Conselho Nacional do Trabalho converter o julgamento em diligencia para que o Banco do Commercio e Industria de Niotheroy proceda a um regular inquerito administrativo, com observancia do disposto no art. 95 e suas alíneas e das Instruções deste conselho, publicadas no *Diario Official* de 20 de fevereiro do corrente anno.

Rio de Janeiro, 20 de julho de 1936. — *Francisco Barbosa de Rezende*, presidente. — *Alvaro Corrêa da Silva*, relator. — Fui presente. — *J. Leonel de Rezende Alvim*, procurador geral.

Proc. 10.978-35 — Vistos e relatados os autos do processo em que consta inquerito administrativo instaurado pela Viação Ferrea Federal Leste Brasileiro contra o funcionario Pedro Pinto:

Considerando que ao accusado, funcionario com mais de 30 annos de serviço, é attribuida a falta grave capitulada na letra *f* do art. 54 do decreto n. 20.465, de 1931 — abandono de serviço, sem causa justificada;

Considerando que o inquerito foi instaurado com observancia das Instruções deste conselho

Considerando que, conforme consta dos autos, o accusado é tido com o soffrendo das faculdades mentaes, o que é necessario ficar perfeitamente apurado;

Resolvem os membros da Terceira Camara do Conselho Nacional do Trabalho converter o julgamento em diligencia:

a) para que o accusado seja submettido a exame de sanidade mental, na respectiva Caixa de Aposentadoria e Pensões e enviado o resultado a este conselho

b) que a estrada envie o certificado do tempo de serviço e bem assim a folha de antecedentes do accusado.

Rio de Janeiro, 8 de setembro de 1936. — *Luiz de Paula Lopes*, presidente, no impedimento do effectivo. — *Smith de Vasconcellos*, relator. — Fui presente. — *Natercia da Silveira*, 2º adjunto do procurador geral.

Processo n. 10.831/35 — Vistos e relatados os autos do processo em que o Departamento Estadual do Trabalho, Estado de São Paulo, encaminha reclamação de Luciano Ramalho Vieira contra The San Paulo Gas Company Limited:

Considerando que o referido reclamante protesta contra a sua demissão da The San Paulo Gas Company, occorrida em dezembro de 1934, sem ter respondido a inquerito administrativo, nos termos do art. 53, do decreto n. 20.465, de 1931;

Considerando que nos autos está provado que o reclamante, quando foi demittido, já contava mais de 10 annos de serviço, sendo improcedentes os argumentos apresentados pela Empresa, sobre a contagem de dois periodos em que trabalhou o reclamante, pois, é jurisprudencia deste Conselho que o tempo de serviço prestado em mais de um periodo, desde que o seja na mesma empresa, deverá ser somado para o effeito da garantia de estabilidade;

Resolvem os membros da Primeira Camara do Conselho Nacional do Trabalho, converter o julgamento em diligencia, para que The San Paulo Gas Company, dentro do prazo de 90

dias, promova inquerito administrativo, de accordo com as instruções respectivas, para provar a falta grave attribuida ao reclamante.

Rio de Janeiro, 10 de agosto de 1936. — *Francisco Barbosa de Rezende*, presidente. — *Eduardo V. Pederneras*, relator.

Fui presente. — *J. Leonel de Rezende Alvim*, procurador geral.

Processo n. 10.709/35 — Vistos e relatados os autos do processo, em que são partes: Romeu de Moura Abreu, como reclamante, e a Estrada de Ferro Araraquara, como reclamada:

Considerando que a reclamação versa sobre dispensa, sem causa justificada, não obstante contar o supplicante mais de 10 annos de serviço;

Considerando que a Estrada, ouvida sobre o assumpto, allega que o reclamante, quando foi dispensado, não contava 10 annos de serviço. Tendo sido admittido, em novembro de 1922, e exonerado, a pedido, em abril de 1926, declara a Estrada que não póde contar o reclamante no segundo periodo em que trabalhou — de outubro do mesmo anno de 1926 até setembro de 1935 — o tempo anterior, segundo a jurisprudencia deste Conselho;

Considerando que o argumento apresentado pela Estrada, invocando a jurisprudencia deste Conselho, é improcedente, porquanto o Sr. ministro do Trabalho, Industria e Commercio já reformou a these de que a sahida espontanea do empregado interrompe a contagem do tempo para a estabilidade, que se reinicia com a readmissão subsequente do empregado;

Considerando, por outro lado, que a Estrada não provou que a demissão do reclamante, em abril de 1926, foi a seu pedido, pois a copia da carta apresentada não é sufficiente;

Considerando, assim, que está provado que a dispensa do reclamante infringiu o disposto n. art. 53 do decreto numero 20.465, de 1931:

Resolvem os membros da Primeira Camara do Conselho Nacional do Trabalho, julgar procedente a reclamação, para determinar que a Estrada de Ferro Araraquara readmita o ferroviario, indemnizando-o, outrossim, dos salarios atrasados.

Rio de Janeiro, 3 de agosto de 1936. — *Francisco Barbosa de Rezende*, presidente. — *Eduardo V. Pederneras*, relator.

Fui presente. — *J. Leonel de Rezende Alvim*, procurador geral.

Processo n. 7.993/35 — Vistos e relatados os autos do processo, em que consta inquerito administrativo, instaurado pela Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro contra o funcionario Stelling Augusto Coelho:

Considerando que o inquerito argue contra o accusado, que occupava o cargo de auxiliar-technico da Superintendencia dos Diques e Officinas, na Ilha da Conceição, a falta grave prevista na letra *a* do art. 90 do decreto n. 22.872, de 29 de junho de 1933, e consistente no facto de ter sido encontrado em poder do mesmo funcionario, quando se retirava do serviço, um embrulho, contendo um quadro em baixo relevo, fundido em bronze nas officinas daquella Ilha, com material da Companhia;

Considerando, preliminarmente, que o processo está regular, tendo sido observadas as instruções deste Conselho;

Considerando, quanto á imputação feita, que está a mesma caracterizada, constando do processo a propria confissão do accusado;

Considerando que a justificação apresentada pelo accusado, em defesa do seu acto, não encontra apoio na prova dos autos e está desmentida pelo despacho do director da Empresa, a fls. 72;

Considerando, por outro lado, que a suspeição arguida contra a testemunha Eduardo Henrique Schornbaum, não altera o resultado do inquerito, de vez que os depoimentos da demais testemunhas esclarecem perfeitamente a materia do autos;

Resolvem os membros da Primeira Camara do Conselho Nacional do Trabalho julgar procedente o inquerito, para autorizar a demissão do accusado.

Rio de Janeiro, 10 de agosto de 1936. — *Francisco Barbosa de Rezende*, presidente. — *Eduardo V. Pederneras*, relator.

Fui presente. — *J. Leonel de Rezende Alvim*, procurador geral.

no. 21 p. 35

Considerando que, em relação ao outro acusado, ficou perfeitamente caracterizada a imputação, pois, consta dos autos a sua confissão de haver recebido recompensa pela venda de materiaes furtados;

Considerando, assim, que é justificada a demissão desse funcionario, como incurso na falta grave capitulada na letra "a" do art. 54 do decreto n. 20.465, citado;

Resolvem os membros da Primeira Camara do Conselho Nacional do Trabalho julgar procedente o inquerito, para autorizar a demissão do acusado Alfredo Ribeiro do Nascimento.

Rio de Janeiro, 21 de setembro de 1936. — *Francisco Barbosa de Rezende*, presidente. — *C. Tavares Bastos*, relator.

Fui presente. — *J. Leonel de Rezende Alvim*, procurador geral.

Proc. 709-36 — Vistos e relatados os autos do processo em que consta inquerito administrativo instaurado pela The Great Western of Brasil Railway Company contra o fornecedor Godofredo Severiano de Brito, acusado de falta grave de insubordinação — letra "e" do art. 54 do decreto numero 20.465, de 1931:

Considerando que o senhor ministro do Trabalho, por despacho de 7 de março do corrente anno, autorizou a demissão do acusado, nos termos do art. 23 da lei n. 136, de 14 de dezembro de 1935;

Resolvem os membros da Primeira Camara do Conselho Nacional do Trabalho julgar prejudicado o inquerito administrativo.

Rio de Janeiro, 14 de setembro de 1936. — *Francisco Barbosa de Rezende*, presidente. — *Eduardo V. Pederneras*, relator.

Fui presente. — *J. Leonel de Rezende Alvim*, procurador geral.

Proc. 3.663-34 — Vistos e relatados os autos do processo em que são partes: Itaiuty Carneiro Magalhães, como embargante, e a Estrada de Ferro Sorocabana, como embargada:

Considerando que a Segunda Camara, em sessão de 19 de outubro de 1934 — accordão publicado no *Diario Official* de 20 de março de 1935 — julgou procedente o inquerito administrativo instaurado pela referida estrada, para autorizar a demissão do acusado;

Considerando que a esse julgado oppoz embargos o acusado, os quaes foram apresentados dentro do prazo legal;

Considerando, de *meritis*, que os embargos são procedentes, pois, conforme consta do relatório da Comissão de Inquerito e como salienta a Procuradoria Geral, a fls. 187 verso, as irregularidades attribuidas ao embargante não exprimem um caracter de falta grave, que determinasse a demissão do mesmo funcionario;

Considerando, outrossim, que se trata de um empregado com bons antecedentes, tanto assim que a administração da Estrada determinou a sua volta ao serviço, onde ainda permanece;

Resolvem os membros do Conselho Nacional do Trabalho reunidos em sessão plena, conhecer dos embargos, para julgar-os procedentes, determinando a reintegração do embargante, com todas as vantagens legais.

Rio de Janeiro, 20 de agosto de 1936. — *Francisco Barbosa de Rezende*, presidente. — *C. Tavares Bastos*, relator. — Fui presente: — *J. Leonel de Rezende Alvim*, procurador geral.

Proc. 3.966-36 — Vistos e relatados os autos do processo em que João Neves de Azevedo reclama contra suspensão de serviço da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro:

Considerando que aos empregados com mais de dez annos de serviço não é vedado impôr a penalidade de suspensão;

Considerando que, segundo doutrina firmada por este conselho, a elle só compete intervir nos casos em que a penalidade, pela sua indeterminação ou pelo seu exaggero, ameace a garantia de estabilidade de que se achem investidos os empregados ou revele a intenção de burlal-a;

Considerando que na especie, além denão haver o reclamante provado contar mais de 10 annos de serviço, a suspensão de tres mezes foi imposta com apoio no § 1º do art. 8º do decreto n. 22.872, de 1933, e, assim, ainda de conformidade com a jurisprudencia deste conselho, a pena não foi exaggerada e não é de molde a provocar a intervenção do mesmo conselho;

Resolvem os membros da Primeira Camara do Conselho Nacional do Trabalho julgar improcedente a reclamação.

Rio de Janeiro, 21 de setembro de 1936. — *Francisco Barbosa de Rezende*, presidente. — *C. Tavares Bastos*, relator. — Fui presente. — *J. Leonel de Rezende Alvim*, procurador geral.

Proc. 4.194-34 — Vistos e relatados os autos do processo em que Thomaz Alves de Souza reclama contra sua demissão da Estrada de Ferro Oeste de Minas:

Considerando que em 1925, quando se verificou a demissão do reclamante a referida Estrada era administrada directamente pela União;

Considerando, assim, que, segundo a jurisprudencia deste conselho, o reclamante não tinha ainda assegurada a estabilidade funcional, o que só ocorreu com a promulgação da lei n. 5.109, de 20 de dezembro de 1926;

Considerando, nestas condições, que si não tinha o reclamante essa garantia, a este conselho fallece competência para conhecer da queixa, uma vez que a sua attribuição para esse effeito decorre de dispositivo expresso no art. 43 da citada lei n. 5.109;

Resolvem os membros da Primeira Camara do Conselho Nacional do Trabalho julgar improcedente a reclamação, por falta de fundamento legal.

Rio de Janeiro, 21 de setembro de 1936. — *Francisco Barbosa de Rezende*, presidente. — *C. Tavares Bastos*, relator. — Fui presente. — *J. Leonel de Rezende Alvim*, procurador geral.

Proc. 13.747-35 — Vistos e relatados os autos do processo em que são partes: Antonio Muller dos Reis, como reclamante, e a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, como reclamada:

#### Relatório

O reclamante foi admittido ao serviço da Companhia em março de 1901, trabalhando até março de 1915, num total de 14 annos, 11 mezes e 26 dias, em serviço de embarque, quando passou a exercer cargos de direcção até 24 de dezembro de 1930, quando foi dispensado.

E' contra essa demissão que protesta o supplicante, esperando sejam tomadas as necessarias providencias por este conselho. Isto posto e

Considerando que, embora tenha o reclamante provado contar mais de 10 annos de serviços quando foi exonerado, todavia, nenhuma lei existia dando aos marítimos direito a estabilidade funcional, o que só se verificou com a publicação do decreto n. 19.554, de 31 de dezembro de 1930, posterior ao acto contra o qual se reclama a fls. 2.

Resolvem os membros da Primeira Camara do Conselho Nacional do Trabalho julgar improcedente a reclamação, por falta de amparo legal.

Rio de Janeiro, 10 de agosto de 1936. — *Francisco Barbosa de Rezende*, presidente. — *Alvaro Corrêa da Silva*, relator. — Fui presente. — *J. Leonel de Rezende Alvim*, procurador geral.

Proc. 13.554-934 — Vistos e relatados os autos do processo em que The São Paulo Tramway, Light and Power Company remette inquerito administrativo instaurado contra o funcionario Otto Rey:

Considerando que o inquerito organizado com observancia das Instruções deste conselho, tendo sido facultado ao acusado pleno direito de defesa, argue contra este ultimo a falta grave capitulada na letra f do art. 54 do decreto numero 20.465, de 1931, abandono de serviço sem causa justificada;

Considerando que, segundo consta dos autos, o accusado depois de ter gozado uma licença pelo prazo de dois mezes, solicitou uma prorogação, a partir de fevereiro de 1934 até o fim deste mesmo anno, para tratar de negocios particulares e, como não tenha sido attendido, deixou de assumir as suas funções;

Considerando que no processo ficou perfeitamente caracterizada a falta grave, e o acusado, com as allegações que offereceu, não conseguiu destruir as provas produzidas;

Resolvem os membros da Primeira Camara do Conselho Nacional do Trabalho julgar provado o abandono de serviço, para autorizar a demissão do accusado.

Rio de Janeiro, 20 de julho de 1936. — *Francisco Barbosa de Rezende*, presidente. — *Alvaro Corrêa da Silva*, relator. — Fui presente. — *J. Leonel de Rezende Alvim*, procurador geral.

Proc. 11.619-35 — Vistos e relatados os autos do processo em que o Banco Commercio e Industria de Niotheroy communica a este Conselho os factos delictuosos praticados pelo funcionario Stael Quaresma, capituladas nas letras a, c, f e h do art. 93 do regulamento approved pelo decreto n. 54, de 1934:

Considerando que o referido estabelecimento, na exposição apresentada, accusa o empregado como responsavel por um desfalque na importancia de 69:145\$000 (sessenta e nove contos, cento e quarenta e cinco mil réis), occorrido em abril de 1935;

1136

# Informação.

(Folos documentos de n.º 23 e seguintes, endereçados a este Repartimento, que se foram ter por escripto ao Sr. Director do H. de S. Paulo, e em consequência de Abreu solicita para a Estrada de Ferro Araraquana identificação de terras do accedido de n.º 29 e 30.

Como se vê, o accedido já publicado no Diário Official de H. de S. Paulo, foi levado ao conhecimento directo da Empresa por officio de n.º 31, de 3 do corrente.

Por escripto e documentos podem ser conhecidos do reclamante, inclusive ainda que o accedido está sujeito a receber a subscção de que trata o § 4º do art. 4º do Proj. annexo ao Dec. 94.784, de 24/7/34.

Dec. 30/x1/34  
C. A. de S. Paulo  
Ass. al.

A consideração do Snr. Director Geral de accordo com a informação supra

Rio de Janeiro, 1 de Dezembro de 1936

Theodoro de Almeida Sodré

Director da 1ª Secção

VISTO-Ao Snr. Dr. Procurador G. l.,  
de ordem do Exmo. Snr. Presidente.

Em 28 de dezembro de 1936

Macedo

Director da Secretaria

Proc. na Proc. em 30-12-36

VISTO

Ao Dr. 1º Procurador Adjunto  
Rio de Janeiro, 2 de Janeiro de 1937

Procurador Geral

Reprezo-se a referida a Enten-  
da para que se faça o cumprimento  
dos autos.

Em 2/1/1937.  
Fernando Rodrigues Baptista  
1º Adj. do G. l. geral

A' la. Secção para fazer o expediente neces-  
sario -

Rio, 4-1-1937

Macedo  
D. G. l.

Recebido na 1.ª Secção em 6.1.1937

No 1º of. Sec. de Leuz para providenciar

Em 12 de Janeiro de 1937

Theodoro de Almeida Saldes

Director da 1.ª Secção

CN/SSBF.

16

Janeiro

7

pl. 37-

1.72/37-10.709/35.

Sr. Director da Estrada de Ferro Araraquara  
Rua Gonçalves Dias nº 26

Arara uara

Estado de São Paulo

Com referencia aos autos do processo em que Romeu de Moura Abreu reclama contra essa Estrada, solicito-vos, de accordo com o requerido pela Procuradoria Geral, providencias no sentido de serem apresentados a esta Secretaria, dentro do prazo de 10 dias, os necessarios esclarecimentos a respeito do cumprimento dado a decisão da Primeira Camara do Conselho Nacional do Trabalho, de 3 de Agosto do anno passado, que determinou a reintegração do reclamante, com direito a percepção dos salarios atrasados.

Attenciosas saudações

Oswaldo Soares

(OSWALDO SOARES)

Director Geral da Secretaria

Quintada

Quinto, nesta data, aos presentes,  
autos, o doc. de fls. , protocolados,  
nesta Secretaria, sob o n.º 1539/37

Rio, 26-2-37

Guacimã de F. Varney



Estrada de Ferro Araraquara

fol 38

Rua Gonçalves Dias, 26  
Caixa, 12

Directoria

D. 94  
(286-40-36)

Araraquara,

29 de Janeiro de 1937.

Illmo. Snr. Dr. Oswaldo Soares,  
D.D. Director Geral da Secretaria do Conselho Nacional do  
Trabalho.-

RIO DE JANEIRO

Accusando o recebimento do vosso 1-72/37-10.709/  
35, de 16 do corrente, o qual só hoje (29/1/937) me chegou ás  
mãos, cumpre-me comunicar-vos que, em data de 24 de Dezembro  
proximo passado, remetti ao Coll. Conselho, acompanhada de in-  
querito administrativo, petição recorrendo da resolução em a-  
preço.

✓ 8.15706



Attenciosas saudações

*[Handwritten signature]*

Director

SA/01.

2/2

Recebido na 1.ª Seccção em 19-2-37

8639

- I N F O R M A Ç Ã O -

O presente processo versa sobre uma reclamação formulada por Romeu de Moura Abreu contra a Estrada de Ferro Araraquara, em virtude de ter sido demittido do serviço.

A 3a. Camara do Conselho Nacional do Trabalho, em sessão de 3 de Agosto do anno p. findo, - accordão de fls. 29/30, apreciando a alludida reclamação, resolveu julgal-a procedente, determinando, em consequencia, a reintegração do reclamante com direito á percepção dos salarios atrazados.

Desta decisão, a referida Companhia teve conhecimento pelo officio de fls. 31, de 3 de Novembro p. findo.

Em resposta ao mencionado officio a Companhia allega - que, em data de 24 de Dezembro p. p., remetteu a este Conselho, - acompanhado de inquerito administrativo, petição recorrendo da - decisão proferida no alludido accordão.

Pelo exposto, acho que se deveria ouvir o Protocollo - Geral, para que o mesmo informe se deu entrada do referido inque - rito nesta Secretaria.

Primeira Secção, 26 de Fevereiro de 1937

*Emerson de Alvarenga*

Off. Adm. Classe "H"

*Heulow 20/2/37*

Ao Protocollo Geral para informar.

Rio de Janeiro, 1º de Março de 1937

*Waldyr Francisco Leite*

s. c. Director da 1a. Secção

O Inquerito adm. encaminhado pela E.F. Araraquara foi protocollado sob o n.º 17.442/36 e remettido á 1ª Secção.

*Rio, 3-3-37.*

*Waldyr Francisco Leite.  
Dir. Prot. Geral.*

*19-1-37 - Rec. na 1ª Secção em 26/2/37*

*Waldyr*

Ao 3º Official Ernacina Alvarenga, para appensar aos presentes autos o processo indicado pelo protocollo geral, e informar.

Rio, 4 de Março de 1937

*Francisco Lima da Silva*

s. c. Director da 1ª. Secção

Deixo de fazer, nos presentes autos, a juntada do inquerito administrativo protocollado sob o nº 17.442/36, em virtude de se encontrar na Procuradoria Geral deste Conselho, desde 26-1-37.

Passando os autos ao Sr. Director, proponho que os mesmos aguardem a volta do citado inquerito, para a respectiva juntada.

Rio, 10 de Março de 1937

*Ernacina Alvarenga*

of. adm. clas. "H"

*10/3/37*

Solicite-se o processo para a juntada deste.  
Ao 2º Official Maria Alcina para providenciar

Rio de Janeiro 20 de Março de 1937

*Francisco Lima da Silva*

s. c. Director da 1ª. Secção

*20/3/37*

Em cumprimento ao despacho supra, appensado, nesta data, os presentes autos ao processo nº 17.442/36, refe-

rente ao inquerito administrativo suscitado  
pela Estrada de Ferro Araraquara contra  
Joaquim de Moura Abreu.

Dia 23 de Março de 1957  
Maria Alcina M. de Sá Miranda  
Off. Adm. - Classe "I"