

*Condições, enquadramento dos maquinistas.*

## PARECER

sobre consulta formulada por

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS  
TRANSPORTADORES FERROVIARIOS - ANTF

### SUMÁRIO:

I - DA CONSULTA.....	§	01 e 02
II - DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO.....	§§	03 a 08
III - DO TRABALHO FERROVIÁRIO.....	§§	09 a 20
IV - DAS CONCLUSÕES.....	§	21

Rio de Janeiro

2007

## PARECER

### I - DA CONSULTA

1. A ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS - ANTF, entidade que congrega as ferrovias de transporte de carga, dirigiu-nos consulta da qual extraímos os seguintes trechos:

"A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF é uma entidade que congrega as ferrovias de carga brasileiras, nascidas do processo de desestatização ocorrido entre 1995 e 1999.

Fazem parte da ANTF dez ferrovias dedicadas ao transporte de carga, ao exercer suas atividades institucionais e de assessoria junto às suas associadas, a ANTF vem se deparando com grandes discussões de cunho técnico-jurídico, dentre as quais, algumas trazem uma grande preocupação às ferrovias.

Um dos pontos mais críticos e que vem sendo discutido com grande apreensão pelas ferrovias, é a classificação do maquinista, integrante da equipagem de trens, uma vez que os sindicatos estão intensificando seus esforços no sentido de caracterizar o referido profissional, como integrante da categoria b, ao contrário do que preconiza a CLT, que os classifica como categoria c.

Caso prevaleça, esse entendimento poderá representar uma mudança substancial no Transporte Ferroviário brasileiro e um acréscimo sem precedentes nos custos das ferrovias, o que representará um grande impacto a ser sentido na economia deste país que depende diretamente da ferrovia para escoar grande parte de sua produção.

Os sindicatos alegam que o Maquinista, não pode ser enquadrado na letra c do art. 237 da CLT, que trata das equipagens de trens, pois, de acordo com o entendimento sindical, o Maquinista estaria enquadrado na letra b

daquele dispositivo consolidado, portanto, não estariam sujeitos ao regime de prontidão, assim como as horas de passagem e nem tampouco às demais prerrogativas inerentes à categoria c.”

2. Após a exposição, a Consulente formula os seguintes quesitos:

- a) De acordo com o contexto histórico, por que razão foi dispensado ao Serviço Ferroviário uma Seção específica na CLT?
- b) Considerando os aspectos históricos e os fundamentos técnicos, por que razão os maquinistas encontram-se inseridos na alínea “c” do art. 237 da CLT? Poderíamos também considerar os maquinistas inseridos na alínea “b” do referido artigo, como “pessoal de tração”?
- c) Para os maquinistas, integrantes da categoria prevista na alínea c do artigo 237 da CLT, o período destinado à prontidão é considerado como de efetivo trabalho?
- d) Para os maquinistas, integrantes da categoria “c”, o período destinado à viagem de passage (tempo gasto em viagens do local ou para o local de terminação e início dos serviços) será considerado como de efetivo trabalho?
- e) Haveria razões técnicas e jurídicas para fundamentar a reclassificação de maquinistas da categoria da alínea "c" do art. 237 da CLT para a categoria da alínea "b" do mesmo artigo?

## II – DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

3. A Consolidação das Leis do Trabalho reuniu, sob o título “Normas Especiais de Tutela do Trabalho” (Título III, Capítulo I), as leis que dispunham sobre as condições de trabalho de diversas categorias profissionais. E acrescentou uma Seção sobre o trabalho das minas de subsolo, cujo projeto estava sendo elaborado no DNT – Departamento Nacional do Trabalho.

4. A Comissão elaboradora do projeto da Consolidação promoveu alterações que se impunham em algumas regulamentações. É o que ocorreu com o “Serviço Ferroviário”, objeto dos atuais artigos 236 a 247.

5. Conforme assinalou a precitada Comissão que o 1º signatário deste parecer teve a honra de integrar, na exposição de motivos datada de 31 de março de 1943,

**“A duração do trabalho nos serviços ferroviários foi reexaminada de acordo com sugestões do Sindicato dos Empregados Ferroviários do Rio de Janeiro e das empresas responsáveis por esses serviços, principalmente a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, cuja cooperação inteligente favoreceu a racionalização imprimida ao projeto com a supressão, pela qual se batia a Comissão, do confuso e prejudicial sistema de ciclos de 96 horas em 14 dias com duração máxima diária de 16 horas, do citado Decreto n. 279, de graves conseqüências para a saúde dos ferroviários.”** (Cf. nosso “Direito Brasileiro do Trabalho”, Rio, 1943, Jacinto Ed., Vol. I, pág. 366).”

6. Estas as razões pelas quais a CLT contém uma Seção específica sobre o Serviço Ferroviário.

7. Como evidencia o direito comparado, algumas atividades profissionais, por suas características peculiares, são objeto de disciplinação especial, em virtude de leis, quer em razão de convenções coletivas de trabalho.

8. Os fundamentos que levaram a Comissão que elaborou a CLT a adotar essa modalidade foi plenamente chancelada pela doutrina especializada. Mozart Victor Russomano, ao analisar o Título III, assinala:

**“Podemos dizer que a Consolidação contém, na sua estrutura, as normas gerais de regulamentação do trabalho.**

**Não obstante esses princípios genéricos, aplicáveis a todos os trabalhadores, o Direito do Trabalho procura e fixa outros princípios especiais, variáveis em função das condições pessoais do empregado ou da natureza do serviço desenvolvido.**

**A Consolidação, por isso, no Título III, que vamos estudar, sob a epígrafe ‘Das Normas Especiais de Tutela do Trabalho’, reuniu um feixe de regras que atendem, exatamente, a variabilidade das condições pessoais e funcionais dos empregados, quando dispõe sobre o serviço dos bancários, dos músicos profissionais, dos ferroviários, dos marítimos,**

etc. – a Consolidação foi feita para apreciar as peculiaridades do serviço. Quando cogita da nacionalização do trabalho, do trabalho do menor e da mulher, regula aspectos pessoais – isto é, políticos, biológicos e espirituais – daquele que presta serviço em troca de salário.

As particularidades do serviço – a que se depreende do texto da lei – chamaram a atenção do consolidador, especialmente, no que se refere à duração do trabalho de determinadas profissões.” (“Comentários à Consolidação das Leis do Trabalho”, Forense, 17ª ed., Rio de Janeiro, 1997, vol I, pág. 299).

### III – DO TRABALHO FERROVIÁRIO

9. Como afirmado, a Consolidação das Leis do Trabalho dispôs sobre “as normas especiais de tutela do trabalho”, entre as quais as concernentes ao trabalho ferroviário (Seção V do Capítulo I). Elas tratam, preponderantemente, da duração e do horário de trabalho das diversas categorias de ferroviários, além do conceito de tempo de serviço. Em paralelo, vigoram algumas normas complementares à CLT, como o Decreto nº 1832, de 1996 (Regulamento de Transportes Ferroviários), sem prejuízo da estipulação de regras específicas em convenções e acordos coletivos.

10. Nos artigos 236 a 247, a CLT busca estabelecer as condições básicas do trabalho em ferrovias, definindo a atividade abrangida (art. 236), mencionando quatro categorias de ferroviários (art. 237) e detalhando as condições de trabalho (art. 238 e seguintes).

11. Importa ao presente caso o preciso enquadramento dos maquinistas que, tradicionalmente, sempre foram incluídos na alínea c do art. 237. Esse artigo menciona quatro categorias de ferroviários:

**“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.”

12. Mozart Victor Russomano justifica essa diferenciação de categorias profissionais dos ferroviários nos seguintes fundamentos:

“Uma empresa de estrada de ferro é um todo complexo, com especializações diversas e indispensáveis ao desempenho de suas atribuições. As normas específicas de tutela do trabalho, naturalmente, não poderiam esquecer essas diferenciações a fim de regulá-la em separado.

**Daí a classificação, em quatro categorias, dos empregados ferroviários.”**

(Ob. cit., pág. 322).

13. Por esta razão, a Comissão que elaborou a CLT definiu os quatro grupos descritos no art. 237 buscando abranger o quadro de atividades desenvolvidas pelos trabalhadores em ferrovias.

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

15. A categoria tratada na alínea c do art. 237, da CLT, visou alcançar os empregados que acompanham a composição, característica que não se acha presente nas atividades previstas nas demais alíneas.

16. Esse aspecto jamais foi alvo de qualquer dúvida, tanto que sempre foi assim declarado pela jurisprudência cediça da Justiça do Trabalho, tal

como exemplificam os julgados adiante transcritos oriundos dos vários Tribunais Regionais do País:

**“O maquinista enquadra-se na letra c do art. 237 da CLT ‘das equipagens dos trens em geral’, considerando-se que integra a tripulação do trem, ou seja, ‘o pessoal responsável pela condução e administração do trem’, não se confundindo com o pessoal de tração.** Recurso improvido, mantendo-se, na íntegra, a r. sentença a quo, por seus próprios e jurídicos fundamentos.” (TRT, 1ª Reg., 2ª T., Proc. RO 073/97, Rel. Juiz José Leopoldo Felix de Souza, Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro de 10.03.1999)

**“FERROVIÁRIO – CLASSIFICAÇÃO LEGAL – O maquinista condutor de trens e membro da equipagem, enquadrando-se na classe c do artigo 237 consolidado.”** (TRT, 3ª Reg., 2ª T., Proc. RO 21076/96, Rel. Juiz Carlos Eduardo Ferreira, Diário da Justiça de Minas Gerais de 12.09.1997)

**“MAQUINISTA – HORAS EXTRAS – TURNOS ININTERRUPTOS – O maquinista integra a categoria da alínea c do art. 237 da CLT e a sua jornada de trabalho de 08 horas, sob a forma de escalas, está prevista no art. 239 e seus parágrafos. A jornada cumprida em horários variados, em turnos de revezamento, não se caracteriza como os turnos ininterruptos previstos constitucionalmente.”** (TRT, 3ª Reg., 1ª T., Proc. RO 6.716/00, Relª Juíza Jaqueline M. de Lima Borges, Diário da Justiça de Minas Gerais de 27.10.2000, pág. 09; os grifos não pertencem ao original).

**“HORAS EXTRAS – MAQUINISTA – ART. 71, § 4º – DA CLT – INAPLICABILIDADE FRENTE AO § 5º DO ART. 238 DA CLT – Pessoal de equipagens de trens, incluídos os maquinistas, têm regulamentação específica em relação ao intervalo intrajornada, porquanto tomam refeições nas próprias composições ferroviárias, fazendo-se substituir pelo auxiliar, ou nas paradas em estações existentes durante o trajeto, computando a integralidade desse tempo como de efetivo serviço (§ 5º, do art. 238 da CLT), mesmo tendo existido o descanso e a fruição, situação legal que, por encerrar exceção específica, afasta a incidência da regra legal do § 4º, do art. 71 da mesma Consolidação.”** (TRT, 15ª Reg., 5ª T., Proc. 10204/99, Acórdão nº 26720/00, Rel. Juiz Valdevir Roberto

Zanardi, Diário Oficial do Estado de São Paulo de 18.07.2000, pag. 58; os grifos não pertencem ao original).

**"HORAS EXTRAS – TURNOS ININTERRUPTOS – FERROVIÁRIO – A condição do reclamante (maquinista) é personalíssima em relação à regra disposta aos empregados em geral, que laboram em turno ininterrupto de revezamento (art. 7º, inciso XIV, da CF/88), eis que se trata de ferroviário enquadrado na categoria "C", dos arts. 237 e 239 da CLT, razão pela qual, nos termos do que preceituam os mencionados artigos, faz jus à jornada normal de 08 (oito) horas de trabalho. Veja-se que, apesar do reclamante laborar em turnos os mais díspares, estes não eram ininterruptos, sendo certo que laborava em escalas, obedecendo o horário das composições que conduzem passageiros e cargas. Por outro lado, analisando-se os termos do art. 7º, inciso XIV da CF, vê-se que para o mesmo, importam apenas e tão-somente as condições em que as tarefas estabelecidas estão sendo realizadas, ou seja, o que define a redução é a forma de cumprimento da jornada pelos empregados." (TRT, 15ª Reg., 5ª T., Proc. 28878/98, – Acórdão nº 27486/00, Relª Juíza Olga Aida Joaquim Gomieri – Diário Oficial do Estado de São Paulo de 31.07.2000, pág. 20; os grifos não pertencem ao original)**

**"RFFSA – HORAS EXTRAS – 7ª E 8ª HORAS – TURNOS ININTERRUPTOS DE REVEZAMENTO – A prova dos autos revela que o reclamante não trabalhava em regime de turno ininterrupto de revezamento, mas observava apenas as escalas que lhe eram determinadas pela reclamada e que, na verdade, são específicas e inerentes ao trabalho dos ferroviários que se enquadram na categoria "c" do art. 237 da Consolidação das leis do Trabalho (equipagens de trens em geral, incluído nestas o maquinista), sendo que o art. 239, par. 3º, do mesmo diploma legal, estabelece que as escalas do pessoal da categoria "c" serão organizadas de modo que não caiba a qualquer empregado, quinzenalmente, um total de horas de serviço noturno superior às de serviço diurno. Na verdade, a reclamada programa-se para ocupar a sua malha ferroviária nas 24 horas do dia, o que é muito natural, tal como qualquer outra empresa de transporte rodoviário, por exemplo, sem que**



**isto importe em turno ininterrupto de revezamento, tanto mais que nem todas as suas composições ferroviárias trafegam 24 horas seguidas.”**

(TRT, 3ª Reg., 4ª T., Proc. RO 5.732/97, Rel. Juiz Carlos Alves Pinto, Diário da Justiça de Minas Gerais de 06.12.1997; os grifos não pertencem ao original).

17. E, enquadrando-se efetivamente na alínea c do art. 237, da CLT, ao maquinista tornam-se aplicáveis os demais dispositivos dirigidos a essa categoria, como, por exemplo, o que assegurou um repouso mínimo de dez horas após cada jornada, além de descanso semanal (§ 1º, do art. 239); o que impõe à empresa o fornecimento de alimentação em viagem e hospedagem, se for o caso, ou ajuda de custo para atender a essas despesas (§ 2º, do art. citado); o que prescreve que, em cada quinzena o total de horas de serviço noturno seja inferior aos das jornadas diurnas (§ 3º do art. citado); o que não considera integrante da jornada de trabalho o período **“gasto em viagens do local ou para o local de terminação e início dos mesmos serviços”** (§ 1º, do art. 238).

18. Para atender a serviços imprescindíveis ou substituição eventual de empregados, dispõe o artigo 244, da CLT:

**“Art. 244. As estradas de ferro poderão ter empregados extranumerários, de sobreaviso e de prontidão, para executarem serviços imprevistos ou para substituições de outros empregados que faltem à escala organizada.**

.....

**§ 3º. Considera-se de ‘prontidão’ o empregado que ficar nas dependências da estrada, aguardando ordens. A escala de prontidão será, no máximo, de doze horas. As horas de prontidão serão, para todos os efeitos, contadas à razão de 2/3 (dois terços) do salário-hora normal.”**

19. Constata-se que o mencionado art. 244 faz referência a sobreaviso e prontidão, estabelecendo para cada uma dessas figuras tratamento remuneratório específico. Na prontidão, que se caracteriza quando o trabalhador permanece na empresa, embora sem efetivamente trabalhar, mas podendo ser convocado, assegura a remuneração equivalente a 2/3 da hora normal. Evidentemente se o trabalhador ferroviário, em prontidão, é convocado para trabalhar tornar-se-á devida a remuneração integral. Cumpre asseverar que o regime de prontidão deve ser pautado

mediante a elaboração de escalas que não podem ultrapassar 12 horas, tal como impõe o dispositivo legal acima transcrito.

20. O empregado de sobreaviso permanece em local de conhecimento da empresa, percebendo, se não convocado, 1/3 do salário normal (§ 2º, do art. 244).

#### IV - DAS CONCLUSÕES

21. As considerações acima nos permitem aduzir as seguintes conclusões, que atendem aos quesitos formulados pela Consulente:

- a) A Consolidação das Leis do Trabalho reuniu, sob o título "Normas Especiais de Tutela do Trabalho" (Título III, Capítulo I), as leis que dispunham sobre as condições de trabalho de diversas categorias profissionais tendo em vista as características próprias das atividades dessas categorias;
- b) os maquinistas são histórica e logicamente enquadrados na categoria c do art. 237, da CLT, a qual visou abranger o grupo componente da equipe de empregados que operam nas locomotivas e vagões, isto é, "na equipagem de trens em geral", o que torna ilógica e desfundamentada a pretensão de enquadrar esses ferroviários em quaisquer das demais categorias referidas no art. 237 da Consolidação;
- c) Os maquinistas, quando em regime de prontidão, devem perceber o valor estabelecido no § 3º do artigo 244, da CLT, não se podendo cogitar do valor integral, salvo se, deixando a prontidão, são convocados para o trabalho;
- d) O § 1º, do art. 238, aplicável aos maquinistas que se enquadram na alínea c do art. 237, ambos da CLT, exclui da jornada de trabalho o período "gasto em viagens do local ou para o local de terminação e início dos mesmos serviços";
- e) Inexistem fundamentos históricos e jurídicos que possam justificar a alteração do enquadramento ou definição dos maquinistas como incluídos no grupo de trabalhadores constantes da alínea b do art. 237, da CLT.

S.M.J. é o nosso parecer.

Rio de Janeiro, 07 de dezembro de 2007

**ARNALDO SÜSSEKIND**

ADV. Insc. OAB/RJ nº 2100



**LUIZ INACIO BARBOSA CARVALHO**  
ADV. Insc. OAB/RJ nº 44418