

Dos trilhos aos tribunais: ferroviários em luta por direitos

From the rails to the courts: railway workers fighting for rights

Isabella Villarinho Pereyra*

Resumo: A crescente organização da classe trabalhadora entre os anos 1950 e 1960 é considerada um dos fatores que desencadearam o golpe civil-militar de 1964. Entre os trabalhadores urbanos, a classe ferroviária foi duramente reprimida pelo Estado e pela Rede Ferroviária Federal: arrocho salarial, mudanças na legislação trabalhista, controle do movimento sindical e vigilância nas oficinas. Para lutarem contra a sistemática perda de direitos, os ferroviários cariocas recorreram à Justiça do Trabalho. Este artigo busca analisar os impactos da ditadura civil-militar no cotidiano de trabalho e a luta dos ferroviários na justiça pela garantia de seus direitos trabalhistas.

Palavras-chave: Trabalhadores; ferroviários; ditadura militar.

Abstract: The growing organization of the working class between the 1950s and the 1960s is considered one of the factors that triggered the 1964 civil-military coup. Among urban workers, the railway class was severely repressed by the State and the Federal Railway Network: austerity, changes in labor legislation, control of the union movement and surveillance in the workshops. To fight against the systematic loss of rights, railroad workers on the Leopoldina Railway appealed to the Labor Court. This article seeks to analyze the impacts of the civil-military dictatorship on daily work, and the struggle of railroad workers in justice for the guarantee of their labor rights.

Keywords: Workers; Railway workers; Military Dictatorship.

O FINAL DA DÉCADA DE 1960 marcou a escalada da repressão e violência estatal com a promulgação do Ato Institucional n.º 5 em 13 de dezembro de 1968. Os movimentos sindical e estudantil sofreram uma dura derrota com o aumento sistemático da violência e

* Mestra em História Social pela Universidade Federal Fluminense (UFF). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8381-5584>. E-mail: isabellavillarinho@gmail.com.

da atuação dos órgãos de segurança e informação reprimindo, vigiando e controlando a sociedade. No entanto, esses “anos de chumbo” inaugurados com o AI-5 também foram os anos do chamado “milagre econômico” brasileiro.

O “milagre econômico” suscitou um período de otimismo social pelo que muitos acreditavam ser a transformação do país em potência econômica. Jornais e revistas publicavam peças publicitárias que atestavam o desenvolvimento do país, com grandes obras modernizadoras e o progresso industrial, trazendo para o presente o “país do futuro”.¹ No entanto, pesquisadores já demonstram que esse *boom* da economia não foi, de fato, um milagre.

Para Sônia Regina de Mendonça, o crescimento econômico não foi uma consequência da inovação técnica dos militares a partir do golpe de 1964. A autora demonstra como o papel do golpe foi garantir a consolidação e aprimoramento do modelo econômico nacional-estatista implantado nos anos 1950, praticando uma recessão calculada para dar fim à inflexão da economia – iniciada ainda em 1962. Era necessário combater o aumento da inflação e recessão, realizando reformas tributárias e trabalhistas, gerando investimentos no setor monopolista industrial. Na visão da autora, foi a partir da intensificação da exploração do trabalho e a concentração de empresas e capital que deram início ao processo de superação da crise capitalista e as bases para o “milagre”.²

A Doutrina de Segurança Nacional (DSN) era movida pelo binômio segurança-desenvolvimento. As diretrizes da DSN estavam pautadas não somente na política de racionalização econômica, como na concentração de capital em indústrias consideradas estratégicas ou a atração do capital estrangeiro, além da elaboração de uma legislação para controlar os trabalhadores, reformulando as greves e reajustes salariais.³ A política trabalhista também seguia essa lógica, passando pela mudança na legislação e no controle do movimento operário. Para combater a inflação, o governo utilizou a “fórmula mágica” do financiamento interno de acumulação: o arrocho salarial. Essa técnica de confisco afetou diretamente a classe trabalhadora, com a perda expressiva de seu salário real entre 1964-1967, aumentando a concentração de renda.⁴

A partir da instituição de uma política de modernização autoritária, a ditadura militar impactou diretamente a vida cotidiana da classe trabalhadora. Os ferroviários da Estrada de Ferro Central do Brasil apresentaram em entrevista à autora as dificuldades que passaram ao longo do regime para poderem sustentar a família.⁵ Com salários defasados e a crise da

1 Cf.: OLIVEIRA, Raphael. **Otimismo em tempo de repressão**: a publicidade inspirada na propaganda do governo Médici. 2014. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014.

2 MENDONÇA, Sonia Regina de. **Estado e economia no Brasil**: opções de desenvolvimento. Rio de Janeiro: Graal, 2002. p. 91-92.

3 NAGASAVA, Heliene. **O sindicato que a ditadura queria**: o Ministério do Trabalho no governo Castelo Branco (1964-1967). Jundiaí: Pacto Editorial, 2018. p. 68.

4 MENDONÇA, op. cit., p. 92.

5 Parte dos entrevistados solicitou anonimato à autora. Seus nomes foram substituídos por siglas.

RFFSA, era comum que os funcionários das oficinas exercessem dupla jornada de trabalho. O ajustador mecânico SJ afirmou:

[...] sentíamos a necessidade de melhoria, igualdade. Hoje em dia, o que falta no Brasil? Educação. Tivemos muitas dificuldades para formar nossos três filhos, e uma idade bem próxima um do outro, foi um período muito difícil. Eu trabalhei por muito tempo com vendas, saía da Rede e ia trabalhar como vendedor, para dar um sustento extra para eles, de estudo. Trabalhava em frigorífico, tínhamos comissão de venda. Ficava até 22h/23h da noite, era um meio de ajudar.⁶

Além da dupla jornada, buscavam se aperfeiçoar tecnicamente ou fazer algum curso superior para melhorar o salário. Entre eles, apenas dois (AS e EL) conseguiram se formar na educação superior com grande dificuldade. Para conseguir ajudar a família financeiramente e ter uma profissão técnica, EL optou por se manter na tradição ferroviária de sua família:

A minha família era toda de ferroviário. Então quando uma pessoa tinha possibilidade de entrar numa escola profissional, sempre ajudava um pouco. Porque a pessoa que estudava na escola pública, não tem aprendizado da vida né, e a pessoa precisa saber segurar num martelo, alicate. Se todo mundo for doutor, não sobra nada para ninguém. [...] Se a pessoa gosta muito de oficina, quer aprender por curiosidade, mas depois com relação a tipo de salário, a gente vê que não é bem assim que a banda toca. Aí a pessoa precisava tirar um curso universitário para poder evoluir mais na questão salarial. De lá (escola profissional), seguimos adiante, e alguns tiraram curso de faculdade. Nem todos conseguiram porque muitos com dificuldade de morar longe, não tinham acesso. Porque agora é comum ter escola em qualquer lugar, mas antigamente não tinha escolas melhores. Eu, graças a Deus, segui a trilha e tirei um curso universitário, economista e contador, enquanto trabalhava na Rede Ferroviária, porque na oficina a pessoa trabalha até as 16h. Fica pesado para qualquer um estudar e trabalhar, mas acontece que se você não fizer isso, vai ficar estagnado.⁷

Para os ferroviários que não tinham condições financeiras para cursar o ensino superior, a saída era fazer hora extra no serviço ou se aprimorar a partir de cursos técnicos oferecidos pela Rede Ferroviária para alguns trabalhadores. Diante do ambiente de vigilância no local de trabalho e a extensa carga horária, fora o contexto de dificuldades e insatisfação social em 1968, trabalhadores como IV optavam por ignorar a realidade de exceção para conseguir melhorias:

A gente não sabia ali quem é e quem não é do meio. Eu era muito novo, eu nem sabia. Eu cumpria minhas coisas, fazia o meu lado. Tô nem aí, quero nem saber que lado era. Em 1968, fui fazer um curso lá em Sorocaba. Eu estava construindo uma casa, e o dinheiro era bom, era 1.700. Aquilo tudo contava na tua ficha de trabalho, cada curso tinha um valor, contava para você ser promovido. Eu trabalhei muito. Saía as 6h para chegar as 7h, trabalhava e fazia serão, saía meia-noite, uma hora da manhã.⁸

6 SJ. **SJ (depoimento, 2018)**. Entrevista cedida à autora. Rio de Janeiro, 18 dez. 2018.

7 EL. **EL (depoimento, 2018)**. Entrevista cedida à autora. Rio de Janeiro, 21 dez. 2018.

8 UV. **UV (depoimento, 2017)**. Entrevista cedida à autora. Rio de Janeiro, 7 dez. 2017.

O arrocho salarial e o controle do crédito, além das reformas tributárias e trabalhistas, possibilitaram o início da estabilização do processo inflacionário, sem que isso representasse ganhos reais para a população. O aumento da insatisfação social com a ineficácia da agenda econômica e política do regime acabaram desestabilizando o governo de Costa e Silva que, em 1968, teve que lidar com grandes manifestações sociais e protestos estudantis. Em meio à crise econômica e a sucessão presidencial, a vida dos trabalhadores era marcada por dificuldades.⁹

Nesse sentido, os anos do milagre (1968-1973) não resolveram o problema da desigualdade social ou da concentração de renda agravada pelo golpe civil-militar de 1964. As consequências dessa desastrosa política foram sentidas pela população nos anos 1980, a chamada “década perdida” da economia. A recessão econômica, a hiperinflação e a exploração da mão de obra fizeram parte do cotidiano dos trabalhadores brasileiros, que enfrentaram uma das piores crises econômicas ao final da década de 1970.

Dessa forma, o presente artigo busca compreender qual o impacto da política de modernização autoritária da ditadura no setor ferroviário, levando em consideração as transformações na vida cotidiana dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil e Leopoldina, e quais estratégias foram mobilizadas pelos ferroviários para lutarem pela garantia de seus direitos trabalhistas.

A modernização autoritária e o ataque ao setor ferroviário

OS FERROVIÁRIOS PERDERAM diversas garantias conquistadas no governo João Goulart com o golpe de 1964. Além da perseguição ao movimento sindical e a prisão de lideranças, o aspecto econômico da repressão estatal também deve ser levado em consideração. Para além do arrocho salarial, é possível identificar como o atraso nos pagamentos e a crise da Rede Ferroviária Federal eram problemáticas crescentes desde antes do golpe.

Nesse sentido, a mobilização ferroviária durante o período democrático (1946-1964) estava inserida no contexto de crise do setor em decadência desde os anos 1950, classificado como antieconômico por setores empresariais como o IPÊS. Para o instituto, a saída não era acabar com o modal ferroviário, mas atualizá-lo, passando a gerência para a iniciativa privada com o objetivo principal de aumentar o transporte de carga, diminuindo progressivamente o de passageiros.

Essa visão sobre o modal ganhou cada vez mais espaço durante a ditadura, especialmente no governo Médici. A publicação do 1º Plano Nacional de Desenvolvimento em dezembro de 1971 colocou em pauta a transformação do Brasil em “nação desenvolvida”. Para

9 PRADO, Luiz Carmo Delorme; EARP, Fábio Sá. O “milagre” brasileiro: crescimento acelerado, integração internacional e concentração de renda, 1967-1973. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (org.). **O Brasil Republicano**, v. 4. O tempo da ditadura: regime militar e movimentos sociais em fins do século XX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013. p. 220-221.

o governo, era necessário aumentar a taxa de investimento bruto em áreas como a siderurgia, a petroquímica e corredores de transporte. O cenário econômico mundial favorável somado à expansão da linha de crédito para agricultura e industrialização possibilitou o crescimento da construção pesada (maior empregadora de força de trabalho barata), evidenciando a participação política desse setor.

Diversos representantes da burguesia empresarial contribuíram para o processo de desestabilização do governo João Goulart. O grupo dos empreiteiros ligados ao capital internacional esteve envolvido diretamente no golpe, mas foi a partir de 1967 que ganhou força e marcou presença no bloco de poder político, iniciando uma relação que o pesquisador Pedro Henrique Campos chamou de “a ditadura dos empreiteiros”.¹⁰

Os transportes era o setor de maior interesse dos empresários da construção pesada na estrutura do aparelho de Estado durante o regime, uma vez que sua área incluía a construção rodoviária (teve a maior atividade no período), obras de ferrovias, portos, hidrovias, além da conservação desses meios de transporte. Não à toa, a maior liderança dos empreiteiros na pasta dos transportes foi o ministro Mário David Andreazza (1967-1974), coronel do Exército.

Para Campos, um aspecto importante dessa relação foi a prioridade dada aos oficiais militares para ocuparem a pasta dos transportes, devido à existência da especialização em engenharia dentro da formação militar, além da amistosa relação entre generais e empreiteiros.¹¹ As autarquias subordinadas ao Ministério dos Transportes contavam com a influência não só de militares, como também de empreiteiros e suas formas associativas, principalmente o Sindicato Nacional da Construção Pesada (Sinicon).¹²

Particularmente, o Sinicon atuava junto ao Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER), responsável pela contratação de serviços das empreiteiras durante a ditadura. No governo Médici, as relações entre o Ministério e a entidade se intensificaram, representando um período mais farto de obras, além de ser considerado o de maior importância da pasta: um ano após a saída de Andreazza, os investimentos em transporte correspondiam a 40% dos realizados em infraestrutura no país.

Parte dos chefes do DNER assumiu o Ministério dos Transportes durante a ditadura, como o caso de Eliseu Resende (chefe da autarquia durante 1967-74, trabalhando também na Odebrecht), ou teve relações com outras autarquias, como o caso do coronel Stanley Fortes Baptista (chefe do DNER entre 1974-75), que já havia trabalhado na Sudene e na RFFSA.¹³ Obras como a ponte Rio-Niterói e rodovias como a Rio-Santos, Belém-Brasília e Transamazônica foram realizadas durante a gestão de Eliseu Resende no DNER,

10 CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **Estranhas catedrais**: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar 1964-1985. Niterói: Eduff, 2015. p. 310-311.

11 Ibidem, p. 312.

12 Diversos engenheiros e militares assumiram a direção da RFFSA ao longo da ditadura. Durante o governo Médici, foi possível identificar: general Antônio Mata e engenheiro Horácio Madureira (1969), coronel Adolfo Neves Manta (1970 e 1971), engenheiro Luis Alberto Nastari (1972), coronel Valdo Sette de Albuquerque (1967 e 1972), general Carlos Henrique Rupp (1974) e coronel Aloysio Weber (1974).

13 CAMPOS, op. cit., p. 313-314.

evidenciando como o setor rodoviário ganhou importância ao logo do regime. Já o setor ferroviário passou a ganhar importância e maior atuação dos empreiteiros com o II Plano Nacional de Desenvolvimento.

O país sofria as consequências da crise do petróleo e do milagre econômico, sendo necessário manter as altas taxas de crescimento através de investimentos estatais na economia. A crise do milagre levou o setor de transportes a passar por uma mudança de prioridade: da construção rodoviária para a implementação de ferrovias. A Engefer ganhou especial importância devido às obras da Ferrovia do Aço:

Recursos do imposto sobre combustíveis foram retirados do DNER e repassados para o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), para a Rede Ferroviária Federal (RFF) e sua subsidiária específica responsável por obras, a Engefer. Atendendo ao projeto siderúrgico, foi formulado um ambicioso projeto ferroviário, a Ferrovia do Aço, e proposta a ligação entre Rio e São Paulo por trem de alta velocidade. A política de rodovias foi esvaziada, e projetos do governo anterior, como a Perimetral Norte, foram interrompidos e outros retidos em sua expansão, como a Transamazônica, sendo que o foco no setor passou a ser a conservação de estradas existentes.¹⁴

No entanto, a RFFSA passava por um severo déficit econômico. Entre a década de 1950 e o fim do milagre, diversos ramais ferroviários foram extintos – prática crescente durante o governo Médici. O sucateamento ferroviário era justificado pela falta de recursos e o alto valor para sua manutenção, considerado um setor antieconômico para os investidores quando comparado ao rodoviarismo. A respeito dessa questão, o atual diretor do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Central do Brasil, Pedro Ricardo de Oliveira, afirmou:

A nossa malha ferroviária no Brasil era enorme nos anos 1950 e 60, Estava crescendo assustadoramente no país todo. Onde a ferrovia estava, crescia a cidade em volta. E com o golpe militar, a direita se aproveitou disso e começou a desmontar a área ferroviária. O estado de Minas Gerais perdeu muito. Perdeu muito mesmo o espaço para o transporte rodoviário. Os empresários ferroviários pararam de atuar, pararam de vender, porque a malha ferroviária começou a retroceder. Em vez de crescer, retrocedeu. Então, nós tivemos milhares de quilômetros de ferrovia totalmente fora de serviço. Hoje, nosso sindicato aqui ele ia até Monte Azul na Bahia, passando por BH, depois que montaram sindicato em Belo Horizonte, e até Brasília, São Paulo, a estação onde é o Brás. Em Corinto, nós tínhamos uma sede do sindicato em que o trem passageiro saía de Belo Horizonte, ia até Corinto, e lá dividia por três malhas, trem passageiro. Tudo isso acabou, dessas três só ficou uma malha. Nós tivemos a cidade de Bicas que tinha oficina ferroviária e foi desmontada. Hoje nós temos Três Rios, Cachoeira Paulista, onde tinha milhares de ferroviários, hoje você não encontra nada. A nossa maior base ferroviária, que é oficina nossa, fica em Deodoro, tinha 3 mil, 4 mil empregados. Hoje não tem 200. Então, os ferroviários, o golpe militar ajudou a dizimar os ferroviários. Foi o começo ali da decadência da ferrovia no Brasil.¹⁵

14 Ibidem, p. 348.

15 OLIVEIRA, Pedro Ricardo de. **Pedro Ricardo de Oliveira (depoimento, 2019)**. Entrevista cedida à autora. Rio de Janeiro, 22 jul. 2019.

A decadência das estradas de ferro e a “dizimação” dos ferroviários, para o sindicalista, estavam relacionadas ao projeto político da ditadura e dos empresários, aumentando os investimentos na rede rodoviária em detrimento do setor ferroviário. Como apontado pelo entrevistado, o setor sudeste sofreu com o aumento da desativação de estações e a privatização de diversos ramais ao longo dos anos 1980.

Sobre essa questão, Eduardo Gepp (vice-presidente da Associação Ferroviária Brasileira¹⁶) traçou um panorama da crise ferroviária ao jornal *Correio da Manhã* em 1968, afirmando que o controle da inflação não seria o suficiente para melhorar a economia sem um investimento adequado no setor ferroviário. A lógica do governo era da supressão de ramais antieconômicos e a realização de obras que se arrastavam há anos, somadas à política de demissão de 25 mil empregados nos últimos dez anos: “em 1966, superou o de 1957, quando a Rede possuía o número máximo de 162 mil ferroviários, contra os atuais 137 mil”.

Além disso, ressaltou que nos dez anos de existência da Rede Ferroviária, passaram por ela seis presidentes e 34 diretores. Só na EFCB, a unidade de operação mais importante naquele momento, “após o movimento revolucionário que ainda não completou quatro anos, já passaram nada menos do que cinco superintendentes”. Para Gepp, a sucessão de diretores e presidentes na Rede impossibilitava uma administração eficiente, logo não resolveria o problema de déficit. Sem o transporte ferroviário organizado, não haveria condições para a retomada do desenvolvimento.¹⁷

A historiadora Dilma Andrade de Paula demonstra como a erradicação de ramais foi um processo político, institucional, jurídico e técnico que envolvia não somente a Rede Ferroviária, como também representantes das Forças Armadas, diretores do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, DNER e o Ministério do Planejamento. Para isso, foi criado, desde os anos 1950, um discurso específico sobre as ferroviárias: deficitárias, antieconômicas, atrasadas tecnologicamente e marcadas pelo empreguismo.¹⁸

Durante o governo Vargas, foi criada a “Comissão Mista Brasil-Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico” para realização de um estudo sistemático sobre o investimento estrangeiro em áreas de importância estratégica: transporte e energia. A partir da CMBEU, foi realizado o primeiro estudo recomendando a extinção de ramais ferroviários, substituindo-os

16 “A Associação Ferroviária Brasileira, criada sintomaticamente em 1960, com sessão solene no Clube de Engenharia, passou a editar também um periódico – *Revista Ferroviária* – que se colocava no “front” dos embates em torno das questões dos déficits ferroviários. Definia-se como uma “entidade civil, com finalidade educativa, técnica, de divulgação e de defesa dos interesses ferroviários do país, que pugna pelo fortalecimento de uma mentalidade ferroviária nacional capaz de levar a rede de transportes sobre trilhos no grau de eficiência indispensável ao progresso e desenvolvimento econômico do país”. Algumas de suas propostas para o setor ferroviário eram: supressão dos ramais deficitários, a reconquista de passageiros, a intensificação do tráfego pesado, a contenção dos serviços de favor, a transferência do pessoal excessivo e a adoção de modificações tarifárias. Embora questionassem a forma de divulgação dos déficits e propusessem uma recuperação do modal ferroviário, não divergiam da metodologia dos cálculos e absorviam o argumento do excesso de pessoal e das baixas tarifas, por exemplo.” Cf.: PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina. 2000. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000. p. 240.

17 BRASIL utiliza pouco as ferrovias. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 28 jan. 1968. Econômico, p. 2.

18 PAULA, op. cit., p. 190-191.

por rodovias. A criação da Rede Ferroviária em 1957 também seguia as orientações da CMBEU, integrando o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek.

A formação do Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos (GESFRA) em 1966 demonstra como a lógica da associação tecnocrata do golpe se fez presente: o grupo era formado por engenheiros e militares presentes em cargos da alta administração no DNEF, DNER e RFFSA. Foi prevista a erradicação de 22 ramais (917 km) da Estrada de Ferro Leopoldina, que seriam substituídos por estradas de rodagem. Em 1970 foram fechadas 55 estações, depósitos de locomotivas e pequenas locomotivas da Rede Ferroviária. Em 1974 o número de ramais erradicados já chegava a 4.881 km de extensão, sendo 1.136 km da EFL.

A política de extinção dos ramais ferroviários acabava afetando os trabalhadores das estradas de ferro, pois além de não terem voz no processo, acabavam perdendo seus empregos ao longo da supressão dos ramais considerados antieconômicos. Dilma Andrade aponta que, entre 1966 e 1970, foram eliminados 3.926 km de vias férreas, não por coincidência também foi o período de maior repressão e euforia pelo milagre econômico. Para a autora, além das clivagens político-ideológicas-econômicas presentes no meio ferroviário, a ação repressiva do Estado, a extinção de ramais e o sucateamento da ferrovia levaram ao enfraquecimento e à quase extinção dos ferroviários. Dilma Andrade entrevistou o sindicalista Herval Arueira,¹⁹ que apontou as dificuldades da vida ferroviária daquele período: extenso horário de trabalho, falta de material necessário e a desarticulação do movimento devido à perseguição às lideranças.²⁰

Os ferroviários em tempos de milagre, ordem e progresso

A POLÍTICA TRABALHISTA do regime militar contribuiu para a piora das condições de trabalho e o fim da estabilidade no emprego. Para o setor ferroviário, esse contexto não foi diferente. Com a criação da Rede Ferroviária Federal S.A., diversas ferrovias que anteriormente eram do ramo privado (como era o caso da Leopoldina Railway) ou estatal (como a EFCB) foram encampadas pela empresa. Funcionários públicos foram progressivamente perdendo o regime estatutário e passando para a CLT, além de perderem importantes benefícios.

Heliene Nagasava demonstra que a política trabalhista da ditadura acabou beneficiando o setor empresarial que, desde o governo Vargas, questionava conquistas como a da estabilidade. Os ferroviários foram uma das primeiras categorias a conquistarem as caixas de aposentadoria e pensão com a Lei Eloy Chaves,²¹ sendo a contribuição ao serviço

19 Ex-presidente do Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários do Rio de Janeiro e ex-dirigente da Associação Mútua dos Empregados da Estrada de Ferro Leopoldina. Em 1970 foi condenado a três anos de reclusão, assim como Demisthoelides Baptista e Herber Maranhão Rodrigues (interventor na EFL). Cf.: ARQUIDIOCESE DE SÃO PAULO. **Perfil dos Atingidos**. Projeto Brasil: nunca mais. Tomo III. Petrópolis: Vozes, 1987. p. 158-159.

20 ARUEIRA, Herval. Herval Arueira (depoimento, 1999). Entrevista cedida a Dilma Paula de Andrade. Rio de Janeiro, 18 nov. 1999 apud PAULA, 2000, p. 288.

21 BRASIL. **Decreto n.º 4.682, de 24 de janeiro de 1923**. Disponível em: <https://www2.camara.leg>.

responsabilidade direta do empregado. Com a Lei n.º 62 de 1935 incorporada à CLT, os trabalhadores vinculados às caixas de aposentadoria e com mais de dez anos de serviço na mesma empresa alcançaram o direito à estabilidade.²² Dessa forma, os trabalhadores com permanência entre um e dez anos na mesma empresa tinham direito à indenização quando demitidos sem justa causa, no valor de um mês de salário por cada ano trabalhado.

Para a autora, a estabilidade não era uma benesse desinteressada, mas permitia que o trabalhador tivesse relativa segurança de não ser dispensado por motivos políticos. No entanto, com a promulgação do AI-1 e a “operação limpeza”, as garantias constitucionais ou legais de vitaliciedade e estabilidade foram suspensas por seis meses, representando a demissão e aposentadoria de centenas de ferroviários, como já visto anteriormente.²³ A “rápida” suspensão sofreu críticas do empresariado, que pressionava pelo fim da estabilidade. Em 1966 o ministro Roberto Campos fazia coro à reivindicação daquele setor, afirmando que a estabilidade era prejudicial ao empregado porque evitava a sua capacitação e gerava menor produtividade, pois eliminava a motivação pelo risco de demissão.²⁴

Embora a estabilidade só tenha sido eliminada pela Constituição de 1988, ela foi ameaçada com a aprovação automática do FGTS pelo governo em 1966, uma vez que o trabalhador sofreu desconto salarial em pleno momento de arrocho salarial, perdendo a proteção da estabilidade durante a velhice. Além disso, a escolha entre a estabilidade e o FGTS era falaciosa, uma vez que ela era feita pelo empregador e não pelo empregado.²⁵

A perda da estabilidade ameaçava a seguridade e as condições de vida dos ferroviários em regime de CLT. Após a encampação da Central do Brasil pela RFFSA, diversos trabalhadores sofreram com a perda de alguns benefícios. O ferroviário IV afirmou sobre a migração:

A Central não queria operário muito velho para trabalhar, então ela colocava para a Rede, virava CLT. Você levava todo o tempo que trabalhou como funcionário, mantinha todos os direitos. Mas caso você passasse para CLT e a Rede não quisesse mais você depois, ela mandava você embora e pagava uma indenização. E se você não quisesse passar para CLT, você era transferido para outro departamento do Ministério de Viação e Obras Públicas. [...] Não ganhava mais salário família, depois que os filhos faziam 14 anos perdiam tudo.²⁶

Para o aposentado, o único benefício da migração era o 13º salário. IV ainda afirmou que em caso de demissão, a indenização equivalia ao dobro do tempo de serviço e mais um mês de aviso prévio, o que não ocorreria de fato uma vez que a empresa realizava acordos com os empregados. Afirmou ser comum que os trabalhadores com mais de 30 anos de serviço

br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4682-24-janeiro-1923-538815-publicacaooriginal90368pl.html#:~:text=Fa%C3%A7o%20saber%20que%20o%20Congresso,pens%C3%B5es%20para%20os%20respectivos%20empregados. Acesso em: 16 jun. 2020.

22 BRASIL. Lei nº 62, de 5 de junho de 1935. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-62-5-junho-1935-557023-normaatualizada-pl.html>. Acesso em: 16 jun. 2020.

23 NAGASAVA, op. cit., p. 47-48.

24 Ibidem, p. 206.

25 Ibidem, p. 208-209.

26 IV. **IV (depoimento, 2017)**. Entrevista cedida à autora. Rio de Janeiro, 7 dez. 2017.

fossem aposentados, mas nem todos ganhavam o valor correto: “Eles não cumpriram o que foi acordado. Quando aposentei, descontaram na base de 20 salários mínimos, e não ganhei. Perdi muito dinheiro na Rede assim”.²⁷ Já para MI, a mudança para CLT teria sido positiva:

Todo mundo migrou para CLT. Eles começaram, inteligentemente, a colocar o CLT quase com os mesmos direitos que os nossos. Começou a dar feriado, 13º, e pra gente não. A rigor, eles começaram a ganhar mais do que o nosso salário, era a isca. Quem não migrasse, seria entregue para outro ministério, trabalhar em lugares distantes. Então, é como disse o juiz no dia da migração: “a mudança para a CLT, no que vai alterar a vida de vocês? Nada.” O cara que é bom funcionário, conhece o seu trabalho, não tem que ter medo de nada. Agora, se o cara é um incompetente, mau-caráter, faltando, ele pode se prejudicar. Mas o bom funcionário tem um bom relacionamento, um cara competente, tem nada a perder, só a ganhar. Ganhamos 13º, fundo de garantia, então havia vantagem dos dois lados.²⁸

A fala de MI se aproxima do discurso do então ministro Roberto Campos sobre a estabilidade: prejudicial, pois diminui a produtividade. O medo do desemprego aumenta a produtividade, ou seja, um trabalhador disciplinado e competente que preza pelo seu emprego não temeria as mudanças. Apenas um empregado “mau-caráter”, incompetente e faltoso acharia ruins as modificações na lei trabalhista. Dessa forma, a ordem, obediência e disciplina fariam parte do desenvolvimento da Nação.

Embora o crescimento econômico e a “modernização” da legislação trabalhista fossem divulgados como um plano do governo para garantir o desenvolvimento e a segurança nacional, percebemos como essas medidas acarretaram a piora das condições de vida e trabalho da população. Assim como afirma Ana Beatriz Ribeiro, a combinação da repressão política, arrocho salarial e instabilidade disponibilizou um imenso contingente de força de trabalho barata e instável que necessitava trabalhar para garantir sua sobrevivência, sendo forçadamente disciplinada e dócil.²⁹ O sucesso do milagre foi possível devido ao controle e exploração da força de trabalho disciplinada e engajada no crescimento e segurança nacional.

Outra questão também deve ser levada em consideração ao analisarmos as relações trabalhistas durante o período: os acidentes de trabalho. A pesquisa de Ana Beatriz Ribeiro nos mostra que o Brasil era considerado pela Organização Internacional do Trabalho e a Organização Mundial de Saúde como o recordista mundial em volume de acidentes de trabalho nos anos 1970.³⁰ O arrocho salarial e a carestia obrigavam o trabalhador a estender a jornada de trabalho, realizando horas extras ou procurando um segundo emprego no contraturno. A elevação da produtividade física do trabalhador, ou seja, de sua exploração, aumentava as taxas de acumulação de capital das empresas. No entanto, ela não foi acompanhada de investimentos em tecnologia avançada ou de segurança.³¹

27 IV. **IV (depoimento, 2017)**. Entrevista cedida à autora. Rio de Janeiro, 7 dez. 2017.

28 MI. **MI (depoimento, 2017)**. Entrevista cedida à autora. Rio de Janeiro, 21 nov. 2018.

29 SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. **Corpos para o capital: acidentes de trabalho, prevencionismo e reabilitação profissional durante a ditadura militar brasileira, 1964-1985**. Jundiaí: Paco Editorial, 2019. p. 99.

30 SILVA, op. cit., nota 242, p. 129.

31 Ibidem, p. 101.

Esse cenário também era observado na Estrada de Ferro Central do Brasil, conhecida nos primeiros anos da Primeira República pelo tétrico epíteto de “*Empresa Funerária Caveira de Burro*”, devido ao alto número de desastres. Como demonstrou Glaucia Fraccaro, muitos empregados da EFCB entravam para as estatísticas de feridos e vítimas fatais em acidentes. Eles eram as principais vítimas dos desastres, correndo riscos diários no local de trabalho ou em plena via férrea, uma vez que lidavam com caldeiras em altíssimas temperaturas e máquinas em grande velocidade. Entre 1889-1906, foram 382 empregados mortos e 1.570 feridos.³² Os operários das oficinas também integravam as estatísticas das vítimas, como o caso de Macário Rijo de Moraes que ficou gravemente ferido depois que caiu do trem que consertava dentro da oficina de Engenho de Dentro; e o caso de Virgílio Giancello, que morreu ao examinar o rebolo de esmeril.³³

Infelizmente não foi possível encontrar as estatísticas de acidentes de trabalho na EFCB ou de outras estradas da RFFSA durante a ditadura. No entanto, os dados apresentados por Ana Beatriz Ribeiro sobre os acidentes de trabalho (ATs) durante a ditadura militar nos dão uma estimativa. As estatísticas de ATs eram elaboradas pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social, compiladas nos Anuários Estatísticos do INPS em Boletins Informativos da Fundacentro. A primeira série detalhada divulgada pelo MTPS se referia ao ano de 1969, em que, pela primeira vez, o país pôde ter uma visão panorâmica do quadro: no primeiro semestre de 1969, foram registrados 4.000 acidentes por dia útil; no ano de 1971, a média foi de 4.405 ocorrências; em 1973, a média foi de 5.370; em 1975, a média foi de 6.238 acidentes por dia.³⁴

O Boletim Informativo de 1970 registrou 1.220.111 acidentes, dos quais o setor de transportes teve alta sinistralidade (11,37%). Destaca-se o registro de 52.343 acidentes no setor de transportes terrestres, coeficiente de frequência 47, e 805 acidentes considerados graves, num universo de 460.350 empregados segurados pelo INPS.³⁵ Embora o empregador fosse obrigado a comunicar a ocorrência de acidentes à Previdência através do CAT (Comunicação de Acidente de Trabalho), os dados apresentados não incluíam os trabalhadores terceirizados e do mercado informal, além de não incluírem a maioria dos acidentes na zona rural, levando em consideração que 40% dos trabalhadores rurais do país eram “boias-frias” naquela época.³⁶

Dessa forma, o aumento da produtividade e a exploração do trabalhador nos anos 1970 estão intimamente ligados ao número crescente de acidentes de trabalho, dentro de um contexto de desenvolvimento econômico pautado na modernização autoritária do milagre. Os

32 FRACCARO, Glaucia Cristina Candian. **Morigerados e revoltados**: trabalho e organização de ferroviários da Central do Brasil e da Leopoldina, 1889-1920. 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008. p. 40.

33 SILVA, op. cit., p. 43-44.

34 Ibidem, p. 131-148.

35 Ibidem, p. 137-138. Segundo Ana Beatriz Ribeiro, o coeficiente de frequência informa o número de acidentes por 1 milhão de horas trabalhadas.

36 Ibidem, p. 129.

acidentes estavam presentes no cotidiano do trabalhador brasileiro. O ferroviário UV afirmou fazer parte dessas estatísticas, visto que sofreu um grave acidente de trabalho na oficina de Deodoro em 15 de setembro de 1977:

A principal dificuldade era o salário. Tinha pouco recurso. O meu acidente foi proveniente disso, pouco recurso. Tinham 10 chapas de 2 metros, ou 3x2 m e elas foram colocadas perto da estufa, onde o pessoal guardava a marmita pra esquentar o almoço. E eu, com medo, porque ela [as chapas] podia voltar. Aí eu falei com um colega meu, ajudante, e coloquei um outro camarada lá em cima para segurar. Em vez de ele agarrar o troço com a mão, ele botou o braço, e eu não vi. Quando o outro levantou com a alavanca para eu encaixar, o de cima largou e elas vieram pra cima de mim. Aí eu só tive essa inteligência: se eu ficar, a chapa vai servir de guilhotina e cortar as minhas duas pernas. Então vou encarar elas. Eu fiz força, sustentei elas, e me deitei. Fiquei no chão, embaixo delas, sumi. Caí de lado. [...] Eu cheguei lá no hospital, o médico examinou e falou: “É, vou ter que te operar. Pelo que tão falando aí, tu deve tá todo estourado por dentro”.³⁷

O ferroviário afirmou ter sido levado para o Hospital Pedro Ernesto, onde passou por uma cirurgia de reconstrução da uretra, rompida devido ao acidente. Após internação de 30 dias, o operário foi afastado do serviço por dez meses, recebendo auxílio-doença. UV afirmou que as condições de trabalho eram ruins, com “salário baixíssimo, não se tinha roupa para trabalhar, uniforme. Eu trabalhava de tamanco na oficina”.³⁸ Devido à falta de materiais e estrutura:

Os acidentes tinham constantemente. A gente não tinha empilhadeira, não existia isso lá. Tudo era feito no muque, qualquer coisa a gente tinha que carregar e descarregar no muque. Só depois que começaram a chegar essas máquinas, a gente chamava aquilo de brucutu. Naquela época, não tinha com quem reclamar. Vou reclamar com quem? Eu levei quase 15 dias internado até que a assistente social da Rede apareceu.³⁹

A legislação acidentária, previdenciária e trabalhista durante a ditadura sofreu algumas modificações, em que a responsabilidade do empregador foi sendo diluída no decorrer dos mecanismos legais, passando a ser responsabilidade do Estado e do trabalhador segurado. Ana Beatriz Ribeiro aponta que o empregador ao cumprir com sua prestação (e não mais indenização) para a Previdência, estava eximido de qualquer responsabilidade quanto aos acidentes de trabalho, cabendo ao Estado amparar o acidentado através da concessão de um benefício inferior ao salário mínimo. Caso o acidentado optasse por entrar com ação judicial devido às sequelas do acidente, o processo deveria ser dirigido à Previdência Social, para que o problema fosse resolvido administrativamente.⁴⁰

Embora o Estado fosse obrigado a exercer a fiscalização externa, ou seja, realizar inspeção das condições de trabalho e autuar as empresas que descumprissem a legislação, a autora demonstra que isso era feito muito mais de forma simbólica, devido à escassez de profissionais de higiene e segurança do trabalho. Além disso, as normas sobre essa área,

37 UV. **UV (depoimento, 2017)**. Entrevista cedida à autora. Rio de Janeiro, 29 maio 2017.

38 UV. **UV (depoimento, 2017)**. Entrevista cedida à autora. Rio de Janeiro, 29 maio 2017.

39 UV. **UV (depoimento, 2017)**. Entrevista cedida à autora. Rio de Janeiro, 29 maio 2017.

40 SILVA, op. cit., p. 120.

ou seja, iluminação, ventilação e necessidade de equipamentos de segurança e proteção só foram estabelecidas com a Lei n.º 6.514, de dezembro de 1977, quando as empresas foram obrigadas a aprovisionar equipamentos de proteção individual aos seus funcionários gratuitamente. No entanto, embora o empregado que não utilizasse os equipamentos pudesse ser demitido, não existia punição similar à empresa que não fornecesse os equipamentos.⁴¹

Dessa forma, fica evidente que o sentido da legislação acidentária era desresponsabilizar as empresas pelos acidentes e todas as consequências advindas do sinistro, mesmo em casos em que o desrespeito às normas mínimas de segurança do trabalho fosse notório, como ocorreu no acidente do ferroviário UV. O preço a ser pago pelo milagre e progresso era a vida dos trabalhadores brasileiros.

Dos trilhos aos tribunais: os ferroviários da Leopoldina e a Justiça do Trabalho

O CRESCIMENTO ECONÔMICO “milagroso” pelo qual o país passava também se beneficiou da conjuntura interna de exploração da classe trabalhadora. A perda do salário real com o arrocho, o cumprimento de extensa jornada de trabalho para sustentar a família, além da repressão sobre os sindicatos, proibição das greves, bem como a prisão e demissão sistemática de lideranças diminuíram a capacidade de mobilização da classe trabalhadora. No entanto, a Justiça do Trabalho representava a última esperança para os trabalhadores lutarem por seus direitos e melhores condições de vida.

As fontes judiciais se tornam um importante meio para a história social do trabalho⁴² compreender não só o cotidiano, mas as negociações, as relações trabalhistas e a luta por direitos, em que “os de baixo deixam de ser simples objetos de estruturas políticas pensadas enquanto aparelhos de dominação de classe e passam a ser interpretados como atores ativos que interpelam as instituições normativas”.⁴³

A dificuldade de acesso e a limitada preservação dessas fontes são um grande obstáculo aos historiadores, devido à Lei n.º 7.627, de 10 de novembro de 1987, que autoriza a eliminação sistemática de processos judiciais findos e arquivados há mais de cinco anos. Não obstante, os acórdãos e processos trabalhistas restantes dos anos da ditadura nos auxiliam a compreender melhor as reivindicações de ferroviários e ferroviárias naquele período, e de que maneira ressignificaram os projetos de dominação e criaram estratégias de sobrevivência.

41 Ibidem, p. 123.

42 Cf.: GOMES, Ângela de Castro; SILVA, Fernando Teixeira da. **A Justiça do Trabalho e sua história: os direitos dos trabalhadores no Brasil**. Campinas: Editora da Unicamp, 2013; SILVA, Fernando Teixeira. **Trabalhadores no tribunal: conflitos e justiça do trabalho em São Paulo no contexto do golpe de 1964**. 2ª ed. São Paulo: Alameda, 2019; CORRÊA, Larissa Rosa. **A tessitura dos direitos: padrões e empregados na Justiça do Trabalho (1953-1964)**. São Paulo: LTr, 2011.

43 GOMES; SILVA, op. cit., p. 26.

Como vimos, as mudanças na legislação previdenciária e trabalhista impactaram duramente a vida dos trabalhadores e, especificamente para o caso dessa pesquisa, a dos ferroviários. Foi possível encontrar 61 acórdãos referentes a processos coletivos e individuais movidos por ferroviários contra a Rede Ferroviária Federal – Estrada de Ferro Leopoldina, referentes a 1968 (meses de janeiro, fevereiro, agosto e setembro), e janeiro de 1973.⁴⁴ Em sua maioria, trata-se do não pagamento de horas extras e benefícios como 13º salário, auxílio-família, adicional de insalubridade, além do valor incorreto de aposentadoria.

O caso do processo coletivo movido pelo ferroviário Constâncio de Oliveira e outros empregados da Leopoldina em 1967 nos mostra como os funcionários afastados pelo Ato Institucional n.º 1 perderam importantes benefícios com a “operação limpeza” do regime. Demitidos em 9 de outubro de 1964, os trabalhadores alegaram não terem recebido a complementação da aposentadoria conforme o regulamento geral da Previdência Social e a Superintendência Geral da RFFSA estabeleceu:

Além da complementação, o aposentado continuará percebendo, pela Estrada, até nova legislação em contrário:

- a) o montante da gratificação adicional que vem recebendo; e
- b) salário-família respeitando os dispositivos legais quanto à inclusão e exclusão de beneficiários. Perceberão, outrossim, quaisquer aumentos concedidos futuramente à categoria em que o funcionário se encontrar ao se aposentar.⁴⁵

Os empregados acreditavam ter direito aos complementos, e obtiverem parecer positivo da procuradoria regional e ganho de causa pelo juiz em primeira instância. A RFFSA recorreu à decisão, argumentando não ter a obrigação de pagar complementação de funcionários afastados pelo AI-1. O parecer do juiz em segunda instância sobre a questão é interessante, apontando que embora casos semelhantes já tenham sido analisados pelo TRT, havia algumas diferenças essenciais.

Nos outros casos, de acordo com o juiz, a complementação da aposentadoria era direito adquirido e promessa de direito porque foi requerida quando o interessado ainda era empregado, ou seja, “já estavam concedidas quando sobrevieram suas demissões – com base no Ato Institucional, fazendo com que coincidissem a data da efetivação da dispensa e do início da aposentadoria pelo desligamento do serviço”.⁴⁶

O juiz concluiu que, de acordo com os autos do processo, a situação era diversa, uma vez que os reclamantes foram dispensados com base no Ato Institucional em 9 de outubro de 1964, porém apenas requereram a aposentadoria em 15 e 27 daquele mês, ou seja, após

44 Pelas questões metodológicas da pesquisa, delimitei o período 1968-1974 para analisar os acórdãos. Infelizmente, apenas os mencionados acima estavam catalogados na Gestão de Memorial do TRT 1ª Região. Não foi possível encontrar os acórdãos referentes aos anos 1969-1972 e 1974, provavelmente armazenados em outros arquivos do TRT.

45 TRT, 1ª Região, acórdão n.º 213/68, rel. juiz Álvaro de Sá Filho. Rio de Janeiro, 30 de jan. 1968. p. 2.

46 TRT, 1ª Região, acórdão n.º 213/68, rel. juiz Álvaro de Sá Filho. Rio de Janeiro, 30 de jan. 1968. p. 2.

as demissões. Para o magistrado: “Assim, já demitidos os Reclamantes quando requereram as suas aposentadorias, nada tinha a Reclamada a [sic] complementar-lhes porque não eram mais seus empregados”.⁴⁷

No entendimento do juiz, os trabalhadores deveriam ter entrado com o pedido de complementação antes de serem demitidos da empresa. Para a historiadora Claudiane Torres, as leis e normas postuladas durante a ditadura “estavam sendo delineadas provocando o engessamento do poder normativo, aqui considerado um poderoso instrumento de reação, mesmo que arbitrário, nas decisões trabalhistas”, uma manobra para tentar conter as ações do magistrado que não trouxessem benefícios para os empresários.⁴⁸ Não obstante, é importante destacar que, mesmo com a legislação beneficiando em grande parte o capital, isto não significaria um atestado de derrota aos trabalhadores que entrassem na justiça em busca de seus direitos. Como no caso julgado acima, vemos que a partir de 1969, com as mudanças na Previdência, a RFFSA passou a ser responsabilizada pelo repasse das folhas de pagamento de aposentadoria e benefícios ao INPS, não sendo mais função do trabalhador realizar tal ação.

Já em setembro de 1968, a RFFSA entrou com recurso na segunda instância do Tribunal Regional do Trabalho contra a sentença anterior do inquérito julgado improcedente, no qual a empresa pretendia dispensar o ferroviário João Batista Vieira, acusando-o de desídia e embriaguez habitual no serviço. Os juízes da terceira turma rejeitaram a preliminar e negaram provimento ao recurso, alegando que a empresa não conseguiu provar suas arguições contra o trabalhador: “as testemunhas ouvidas jamais presenciaram o autor embriagado em serviço e as informações feitas quanto a possíveis faltas ao trabalho não se encontram convicentemente definidas”.⁴⁹

Outro inquérito movido pela Rede em 1967 contra um funcionário sob alegação de embriaguez e desídia chamou a atenção, mostrando como eram comuns argumentos moralizadores para obter o disciplinamento da mão de obra. O inquérito estava fundamentado nas seguintes acusações contra o ferroviário Edemir Ramos Martins:

[...] embriaguez em serviço, com atos de desídia, como invasão do escritório etc. Antes, por igual procedimento o requerido evitara o inquérito, assinando termo de compromisso, no sentido de não mais perturbar o trabalho e a disciplina, abandonando o hábito das bebidas [sic] alcoólicas. Não só não cumpriu o compromisso, como reincidiu, sendo novamente evitado o inquérito em atenção a apelo do Sindicato. Agora, porém, impossível a tolerância por ter havido tentativa de invasão do escritório e ter rasgado, acintosamente, a folha de presença.⁵⁰

47 TRT, 1ª Região, acórdão n.º 213/68, rel. juiz Álvaro de Sá Filho. Rio de Janeiro, 30 de jan. 1968. p. 3.

48 SILVA, Claudiane Torres da. **Justiça do Trabalho e a ditadura civil-militar no Brasil (1964-1985): atuação e memória**. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010. p. 91.

49 TRT, 1ª Região, 3ª T., acórdão n.º 114/68, rel. juiz Cesar Pires Chaves. Rio de Janeiro, 4 set. 1968. p. 1.

50 TRT, 1ª Região, acórdão n.º 76/67, rel. juiz Geraldo Octávio Guimarães. Rio de Janeiro, 9 jan. 1968. p. 1.

A defesa de Edemir alegou que o funcionário “jamais fora dado ao vício da embriaguez”. No entanto, o inquérito foi julgado procedente pela junta de conciliação. Recorrendo da decisão, a defesa do empregado argumentou que a deliberação da junta fora baseada em faltas do passado, e que o requerido após ser transferido passou a ter comportamento ótimo, alegando que toda a situação não passava de perseguição do engenheiro Alves Sobrinho, declarado “inimigo pessoal do recorrente”.⁵¹

Para o juiz, não haveria dúvida quanto ao comportamento do requerente “alcoólatra inveterado” e da “louvável tolerância” da Rede Ferroviária. O juiz ainda afirmou que, em seu entendimento, se no curso do inquérito subsistem as razões justificadoras para a ação da RFFSA, deveria ser dado ao empregador o direito de modificar o seu entendimento ou o seu procedimento em relação à rescisão contratual do empregado – mesmo com a Lei n.º 4.825, de 5 de novembro de 1965. No entanto, como sabia que seu voto seria vencido pelo tribunal, alegou que, nos autos, o empregado aceitou a alteração de função, e que desde então não fora mais encontrado embriagado. Por isso, dava provimento ao recurso, julgando improcedente o inquérito.

Outra questão comum aos acórdãos é referente ao direito da licença-prêmio, uma licença especial de seis meses concedida aos funcionários que não tivessem faltas acumuladas a cada decênio, de acordo com o art. 116 da Lei n.º 1.711, de 28 de outubro de 1952. Após o golpe e a instituição de interventores nas subsidiárias da RFFSA, o interventor da Leopoldina revogou, em 30 de junho de 1964, o ato de anistia de faltas, dificultando a concessão da licença-prêmio aos trabalhadores.

O ferroviário Álvaro Ferreira da Silva obteve ganho de causa no processo movido contra a RFFSA/EFL devido ao indeferimento do seu pedido de licença-prêmio. A EFL alegou que as faltas anistiadas do empregado perderam o efeito após o decreto de 30 de junho de 1964, e que a própria ação movida contra a empresa deveria ser prescrita, uma vez que o funcionário ingressou em juízo em 17 de agosto de 1967. A junta entendeu não haver prescrição, uma vez que a comunicação do indeferimento do pedido de licença especial fora realizada em 24 de março de 1966, e o inquérito em 1967, não ultrapassando o biênio prescritivo.

Os juízes do TRT ao analisarem o inquérito decidiram negar o provimento ao recurso da empresa, argumentando que “a norma, que suprimiu as vantagens da anistia, só poderia produzir seus efeitos para o futuro, nunca atingindo direito adquirido, como é o caso dos autos.” Dessa forma, “a norma supressora da anistia foi instituída em 1964, enquanto o direito do empregado já estava consolidado”, ou seja, as únicas faltas que não poderiam ser mais anistiadas seriam as que ocorreram após a lei de 30 de junho de 1964.⁵²

Embora não seja possível identificar os caminhos do processo, nem o detalhamento das provas utilizadas nos inquéritos, os acórdãos nos mostram as reivindicações trabalhistas mais

51 TRT, 1ª Região, acórdão n.º 76/67, rel. juiz Geraldo Octávio Guimarães. Rio de Janeiro, 9 jan. 1968. p. 1.

52 TRT, 1ª Região, acórdão n.º 53/68, rel. juiz José Joel Salgado Bastos. Rio de Janeiro, 10 jan. 1968. p. 2.

comuns do período, de que maneira a empresa utilizava as leis implementadas pós-golpe para benefício próprio, além de identificarmos o posicionamento dos magistrados sobre as questões em julgamento.

O único processo trabalhista encontrado que se encaixa no recorte temporal dessa pesquisa nos mostra um processo coletivo que reúne não apenas ferroviários, mas também ferroviárias. Até agora, as fontes policiais, bem como os jornais e entrevistas, trataram da perspectiva masculina da classe ferroviária. As mulheres ferroviárias ocupavam, em sua maioria, cargos administrativos em escritórios, sendo mais difícil encontrá-las nos postos de trabalho das oficinas.

O processo movido por Iracema Amarante Montenegro e mais 13 empregados da Estrada de Ferro Leopoldina (entre eles, três mulheres) teve autuação em 13 de junho de 1973. Iracema e os outros funcionários ocupavam/ocuparam o cargo de assistente e assessores nível CE-4, cargos considerados de provimento efetivo, e pleiteavam o pagamento do abono provisório de 40%, além do aumento salarial concedido em janeiro de 1969.

De acordo com a defesa dos empregados, os cargos de assistente e assessor eram considerados de provimento efetivo, assim como ocorria com os subchefes de departamento, assistentes jurídicos e outros, conforme apontava o Regulamento do Pessoal da Estrada de Ferro Leopoldina e aprovado pelo Ministério do Trabalho. Com a incorporação da EFL à Leopoldina, todos os empregados passaram a ter seus direitos, prerrogativas e vantagens assegurados pela legislação trabalhista. Com a adoção de um novo Plano de Classificação de Cargos, os funcionários passaram a ser considerados “cargos por extinguir”.

O Sindicato dos Ferroviários garantiu um acordo com a empresa, para que os níveis de remuneração dos cargos por extinguir fossem fixados respeitando os direitos adquiridos e os níveis de remuneração de assistentes e subchefes de departamento, de acordo com a hierarquia do regulamento do pessoal fixado em 1963. Dessa forma, os níveis de remuneração dos assistentes foram fixados em Boletim Oficial (Resolução da Diretoria da Empresa n.º 300/63), delimitando a hierarquia dos seguintes cargos a extinguir: “Nível CE 1 – superintendente-técnico e chefe de departamento; Nível CE 2 – subchefe de departamento; Nível CE 3 – advogado-chefe, assessor jurídico, assessor e outros; Nível CE 4 – engenheiro-ajudante residente e de oficinas, assistente jurídico e assistente; Nível CE 5 – assistente; e Nível CE 6 – assistente. A empresa ainda estabeleceu que, quando as tabelas de cargo de carreira e de comissão fossem ajustadas, a escala de remuneração dos cargos por extinguir seria reajustada uma única vez.⁵³

Em março de 1964, a empresa autorizou o pagamento de um abono provisório de 40% aos cargos em comissão e às funções gratificadas, ou seja, para todos os assessores, assistentes e demais quadros da administração central. No entanto, não pagou o abono aos assessores e assistentes integrantes dos “cargos a extinguir”, desrespeitando o acordo com

53 TRT – RJ 1078/73, p. 5.

o sindicato da categoria e a própria resolução da empresa de 1963. A defesa dos funcionários argumentou que o abono concedido, inicialmente a título provisório, e, posteriormente, incorporado aos salários por ato da reclamada para fazer sobrevir outro aumento de 30% em 1 de junho de 1964, foi legalmente um aumento salarial como qualquer outro, e por isso não podia beneficiar tratamento de exceção.

Além disso, em 1969 foi concedido um novo aumento para os cargos em comissão, além de nova escala básica de classificação a esses cargos. A defesa alegou que os cargos em extinção foram novamente excluídos dos aumentos genéricos, “cujos valores mensais, em relação aos níveis 1 ao 6, eram equivalentes à escala de remuneração dos cargos por extinguir”.⁵⁴ Dessa forma, pediam na justiça, além do pagamento do abono, a atualização dos valores da remuneração na mesma proporção dos aumentos salariais que foram concedidos aos cargos em comissão, um direito assegurado aos reclamantes pelas resoluções da empresa, o acordo com o sindicato, bem como pela legislação.

Já os funcionários desligados da empresa por aposentadoria requeriam a complementação da mesma, tendo por base os salários como se estivessem em atividade, incluindo na folha de pagamento endereçada ao INPS as parcelas vencidas e vincendas. A defesa ainda argumentou que, de acordo com o Tribunal Superior do Trabalho, “aos ferroviários aposentados da Leopoldina assiste o direito de perceber os seus proventos de inatividade em igualdade de condições com os vencimentos pagos aos servidores em atividade, não em base superior”.⁵⁵

A análise da contestação da RFFSA nos permite identificar como a empresa tentava contornar a legislação trabalhista e previdenciária ao seu benefício, culpabilizando os trabalhadores e o próprio Estado das ações. De acordo com o advogado da empresa, “a ação dos aposentados deveria ser postulada contra a União, com a assistência do INPS perante a Justiça Federal, que é o foro competente”, uma vez que a empresa não confecciona as folhas de pagamento dos seus ex-empregados aposentados, logo não caberia a ela realizar tal pagamento.

Além disso, argumentou que o direito dos aposentados em postular aumento de 40% com base na resolução de 20 de março de 1964 estaria “irremediavelmente prescrito”, uma vez que o inquérito foi realizado passados quase dez anos, sem qualquer manifestação dos reclamantes ao longo desse intervalo, e “se deixaram transcorrer ‘in abilis’ todo esse longo período, é sinal de que concordaram com o tratamento recebido, sendo extemporânea sua irresignação”.⁵⁶

Já na questão dos funcionários ativos, o pagamento de reajustes e gratificação não poderia ser deferido nos tempos postulados, uma vez que os assessores e assistentes não poderiam ter como paradigma os cargos em comissão dos níveis da escala básica de cargos

54 TRT – RJ 1078/73, p. 8.

55 Proc. TST-RR-E 21.824/68, julgado em 27 ago. 1969 apud TRT – RJ 1078/73, p. 9.

56 TRT – RJ 1078/73, p. 56.

em comissão já que ocupavam cargos “de natureza meramente administrativa, não podem ter a pretensão de equiparar-se a esses cargos, porque sempre estiveram hierarquicamente muito abaixo deles”.⁵⁷ A equivalência dos cargos por extinção na escala básica de classificação de cargos em comissão em vigor da empresa era atribuída aos cargos de chefia de seções, classificados em CE-6, C3-5 e CE-4 para assistentes, e CE-3 para assessores. Somado a isso, afirmou não poder ser outro o critério de equivalência, já que os cargos postulados pelos funcionários (em equivalência) só poderiam ser exercidos por empregados com diploma de nível superior, e nenhum dos reclamantes possuía tal condição.

A defesa dos empregados contra-argumentou que já existiam diversos processos no TRT movidos por funcionários aposentados devido à insistência da RFFSA em “fazer tábula rasa do instituto”, desviando um direito adquirido pelos funcionários. O fato de o INPS ser o órgão responsável pelo pagamento não desvincularia o contrato laboral dos funcionários com a Rede, e de acordo com o Decreto-Lei n.º 956/1969, a empresa seria a responsável por passar os comandos ao INPS. A respeito da criação do INPS, o advogado ainda afirmou que:

em contraposição com os possíveis defeitos de ordem coercitiva do nosso atual regime político, uma das suas grandes qualidades, coerentemente com o avanço do progresso em termos competitivos internacionais, foi preocupar-se com a simplificação das normas administrativas e quicá jurídicas.⁵⁸

Além da reclamação dos aposentados, a questão salarial dos funcionários ativos também se mostrou recorrente no TRT. A defesa incluiu diversos processos em que funcionários obtiveram ganho de causa, justificando a equivalência dos cargos e aumentos a partir da resolução da própria empresa de 1963, que equiparava os vencimentos entre os cargos por extinguir e em comissão. Dessa forma, argumentam não pedir equiparação salarial, mas a manutenção de direitos assegurados pela própria empresa.

Embora a Rede tenha recorrido do parecer positivo da Junta de Conciliação, o procurador Jacques do Prado Brandão rejeitou a preliminar arguida pela empresa, concedendo o direito de complementação da aposentadoria e de salários, mantendo a sentença anterior em 15 de agosto de 1975. Inconformada, a empresa entrou com recurso ordinário em segunda instância, rejeitado por unanimidade pelos juízes da segunda turma do TRT.⁵⁹ A empresa entrou novamente com recursos, argumentando erro nos valores salariais, tendo o processo se arrastado até 1985, quando foi condenada a pagar mais de dois bilhões de cruzeiros aos funcionários.⁶⁰

57 TRT – RJ 1078/73, p. 58.

58 TRT – RJ 1078/73, p. 261.

59 TRT 1ª Região, 2ª T., acórdão n.º 1520/75, rel. juiz Gustavo Câmara Simões Barbosa. Rio de Janeiro, 21 out. 1975.

60 TRT – RJ 1078/73, p. 514.

Considerações finais

A OPOSIÇÃO DA DITADURA ao crescimento das atividades sindicais, dos movimentos trabalhistas e das reivindicações sociais dos anos 1960 foi representativa pelo grande número de IPM's instituídos em 1964. De acordo com o projeto Brasil Nunca Mais (BNM), a alta frequência de processos indicava como a ação repressora estatal foi uma maneira de evitar que o movimento operário pudesse atrapalhar o modelo econômico que seria imposto, calcado no arrocho salarial e desnacionalização.⁶¹

Entre as categorias profissionais urbanas, o BNM aponta que os setores mais atingidos foram os portuários, trabalhadores de empresas estatais e os ferroviários, ou seja, os setores mais ativos do movimento sindical naquela época. Sobre os ferroviários, o projeto identificou processos envolvendo os dirigentes do Sindicato dos Ferroviários do Rio de Janeiro e o interventor da EFL, outro envolvendo líderes ferroviários de Teófilo Otoni (MG) por terem promovido greve e interrupção do tráfego entre Teófilo e Ladainha, e líderes ferroviários da EFL por terem realizado greve e atos de sabotagem em 1º de abril na cidade de Além Paraíba.⁶²

A instituição de IPMs e a repressão contra o movimento operário, inclusive envolvendo os ferroviários, não se concentrou apenas no imediato pós-golpe, intensificando-se a partir de 1968. Esse ano foi marcado por grandes manifestações sociais e a tentativa de rearticulação e mobilização sindical dos trabalhadores, com greves de forte expressão em Osasco e Contagem. Os movimentos sociais estudantis e trabalhistas sofreram uma dura derrota em dezembro do mesmo ano com a promulgação do Ato Institucional n.º 5.

A suspensão do *habeas corpus* e garantias constitucionais de vitaliciedade e estabilidade, o fechamento do Congresso e aumento de poderes do Executivo davam um caráter legal ao estado de exceção implementado pela ditadura, iniciando os chamados “anos de chumbo”.⁶³ O congresso foi reaberto apenas em outubro de 1969, quando “elegeu” Emílio Garrastazu Médici para a Presidência do país. Durante o governo Médici (1969-1974), a tortura se transformou em política de Estado, com a expansão do terror e espionagem, bem como o desaparecimento de pessoas, que passaram a fazer parte do cotidiano da sociedade. Essa esfera de vigilância e repressão não foi diferente para os trabalhadores ferroviários.

Para além da repressão ao movimento operário, tentei demonstrar ao longo deste artigo como o cotidiano de trabalho dos ferroviários foi duramente alterado pela política de modernização autoritária imposta pela ditadura civil-militar. Ao modificar as relações de trabalho e aumentar a exploração da classe ferroviária, a ditadura visava controlar os operários e aumentar a lucratividade do setor ferroviário.

61 ARQUIDIOCESE DE SÃO PAULO. **Brasil: nunca mais**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 1985, p. 124.

62 Ibidem, p. 128-129.

63 ROLLEMBERG, Denise. A ditadura civil-militar em tempo de radicalizações e barbárie, 1968-1974. In: MARTINHO, Francisco Carlos Palomanes (org.). **Democracia e ditadura no Brasil**. 1ª ed. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2006. p. 143.

Ao longo do regime, diversas conquistas trabalhistas foram suprimidas e/ou desrespeitadas pelo empresariado. A Rede Ferroviária Federal, para além de estabelecer um rígida política de vigilância e repressão à classe ferroviária,⁶⁴ cortou e dificultou o acesso a benefícios que representavam conquistas históricas da categoria: licença-prêmio, pagamento de horas extras, 13º salário, auxílio-família, adicional de insalubridade, além do valor incorreto de aposentadoria.

Essas ações estavam diretamente ligadas não só à colaboração da empresa à Doutrina de Segurança Nacional imposta pela ditadura, como também à política de modernização autoritária colocada em prática durante o regime. Nesse sentido, impactaram diretamente o cotidiano de trabalho e as condições de vida dos ferroviários que, como vimos, lutavam para sobreviver num contexto de alta inflação, salários corroídos, péssimas condições de trabalho e aumento da vigilância e repressão.

Mesmo com o sucateamento da RFFSA, a instituição de uma nova legislação trabalhista e previdenciária e a precarização das condições de trabalho, a classe trabalhadora não foi neutralizada. Não podemos resumir esses trabalhadores a meros espectadores passivos diante dos acontecimentos ou até mesmo como figuras apagadas e neutralizadas pelo regime. Assim como afirma E. P. Thompson, “existe uma cultura costumeira que não está sujeita, em seu funcionamento cotidiano, ao domínio ideológico dos governantes”.⁶⁵ Nesse sentido, devemos levar em consideração o histórico de luta dessa classe que, desde a Primeira República, como na crise do governo Goulart, se mobilizava em busca de seus direitos. Os ferroviários recorreram à Justiça do Trabalho em busca de seus direitos, mesmo em um contexto ditatorial.

A partir da análise das entrevistas, dos acórdãos e processos trabalhistas, foi possível constatar não somente de que maneira o cotidiano de trabalho foi afetado pela ditadura, mas como as mudanças impostas pelo governo na RFFSA alteraram as normas internas, aproveitando as novas leis previdenciária e trabalhista para cortar benefícios, diminuir os gastos e tentar submeter seus funcionários a um regime de exploração e resignação. No entanto, os ferroviários foram sujeitos de sua própria história ao se apropriarem da nova legislação para legitimarem costumes, práticas e direitos previamente conquistados.

Recebido em 16/06/2020

Aprovado em 15/08/2020

64 Sobre o impacto da vigilância e repressão ditatorial no cotidiano de trabalho dos ferroviários da Estrada de Ferro Central do Brasil e Leopoldina, assim como as estratégias adotadas pelos trabalhadores para se adaptarem ao contexto de exceção, cf.: PEREYRA, Isabella Villarinho. **A ditadura nos trilhos: cotidiano e memória dos trabalhadores da Rede Ferroviária Federal S.A., 1964-1974.** 2020. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2020. p. 64-109.

65 THOMPSON, E. P. **Costumes em comum.** Estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 19.