

O MAQUINISTA FERROVIÁRIO NO LABIRINTO HERMENÊUTICO

Análise dogmática e crítica da controvérsia classificatória entre pessoal de tração (art. 237, b) e equipagens de trens (art. 237, c) da CLT

YURI FARIA PONTUAL DE MORAES

.....
Diretor Jurídico e Regulatório da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF, possui experiência de mais de uma década em regulação. Atuou em cargos de gestão da Agência Nacional de Mineração - ANM e Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. Possui MBA em Gestão de Projetos pela Fundação Getúlio Vargas, pós-graduação em Governança e Controle da Regulação de Infraestrutura pela Escola Nacional de Administração Pública - ENAP e em Direito Público pelo Instituto Processus. Compõe o corpo docente do Instituto Minere e PUC-MG.

Resumo: Analisa-se a controvérsia jurídica acerca do enquadramento legal do maquinista ferroviário, considerando a ambiguidade interpretativa entre as categorias laborais definidas no art. 237 da CLT, alíneas *b* (pessoal de tração) e *c* (equipagens de trens em geral). Por meio de exame dogmático aprofundado e crítico, reconstitui-se o contexto normativo-histórico do trabalho ferroviário e confrontam-se as interpretações jurisprudenciais díspares. Evidencia-se que, à luz da intenção original do legislador consolidado e da evolução tecnológica do transporte ferroviário, o maquinista – condutor de locomotivas – deve ser enquadrado como integrante da equipagem de trens

(categoria *c*), e não do pessoal de tração (categoria “*b*”). A solução proposta privilegia a coerência sistêmica das normas especiais da CLT, propiciando uniformização interpretativa no âmbito do Tribunal Superior do Trabalho, com vistas a resguardar a segurança jurídica e assegurar a devida proteção remuneratória e de jornada aos maquinistas. Conclui-se pela necessidade de reafirmação dogmática desse enquadramento, harmonizando os interesses envolvidos e eliminando o labirinto hermenêutico instaurado.

Palavras-chave: Direito do Trabalho; Ferroviário; Maquinista; Classificação

Trabalhista; Art. 237 da CLT; Jurisprudência.

Abstract: This article examines the legal controversy regarding the classification of railway locomotive engineers under Brazilian labor law, focusing on the interpretative ambiguity between two categories defined in Article 237 of the CLT: subsection “b” (traction personnel) and subsection *c* (train crew). Through an in-depth dogmatic and critical analysis, the study reconstructs the normative and historical context of railway labor and confronts divergent jurisprudential interpretations. It demonstrates that, in light of the original intent of the labor code and the technological evolution of railway operations, the

locomotive engineer should be classified as part of the train crew (category *c*), rather than as traction personnel (category “b”). The proposed solution emphasizes systemic coherence within the special labor regulations, aiming for interpretative uniformity in the Superior Labor Court, in order to uphold legal certainty and ensure proper wage and working time protections for engineers. The article concludes by calling for a dogmatic reaffirmation of this classification, thereby reconciling the interests at stake and eliminating the existing hermeneutical maze.

Keywords: Labor Law; Railway; Locomotive Engineer; Classification; Article 237 CLT; Jurisprudence.

1. INTRODUÇÃO

A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), ao regular o serviço ferroviário, dedicou uma seção específica a essa categoria profissional (Seção V, arts. 236 a 247), reconhecendo as peculiaridades inerentes ao labor sobre trilhos e à operação contínua de trens. Entre essas normas especiais, o art. 237 da CLT estabeleceu a divisão do pessoal ferroviário em distintas categorias (*a*, *b*, *c* e *d*), de acordo com a natureza das funções exercidas. No entanto, a redação sintética do dispositivo e as transformações ocorridas no setor ferroviário desde a década de 1940 deram margem a controvérsias interpretativas. Em especial, emerge um verdadeiro labirinto hermenêutico quanto ao correto enquadramento do maquinista ferroviário – o condutor da locomotiva – se este integra o *pessoal de tração* (art. 237, alínea *b*) ou as *equipagens de trens em geral* (art. 237, alínea *c*).

Trata-se de questão de alta relevância prática e teórica. Do ponto de vista normativo, o enquadramento em uma ou outra categoria acarreta a aplicação de regimes jurídicos distintos, notadamente no que tange à duração do trabalho, ao cômputo de horas de deslocamento e ao direito a remuneração de prontidão e “horas de viagem” previstos nos arts. 238 e 244 da CLT. Sob o prisma juris-

prudencial, constata-se uma divisão de entendimentos: enquanto a interpretação histórica majoritária sempre incluíra os maquinistas na categoria “c” (*equipagem*), decisões mais recentes do col. Tribunal Superior do Trabalho passaram a classificá-los na categoria “b” (*tração*). Tais posicionamentos díspares vêm gerando insegurança jurídica e conflitos de decisões, com impactos significativos tanto para os trabalhadores quanto para as empresas operadoras de ferrovias.

Diante desse cenário, o presente artigo propõe uma análise dogmática e crítica da controvérsia classificatória, reconstruindo os elementos históricos, normativos e doutrinários pertinentes. Pretende-se demonstrar qual o correto enquadramento jurídico do maquinista ferroviário na estrutura celetista. A justificativa deste estudo reside na necessidade de esclarecimento e uniformização da interpretação, de modo a promover a coerência funcional das normas de proteção ao ferroviário e fortalecer a segurança jurídica nas relações de trabalho do setor.

Delimita-se o objeto ao exame específico da controvérsia em torno do art. 237 da CLT, alíneas *b* e *c*, sem adentrar em outras categorias ali previstas, e focalizando-se nas implicações sobre jornada e condições de trabalho dos maquinistas. A metodologia adotada é predominantemente qualitativa, de cunho dedutivo-analítico, valendo-se da interpretação sistemática e teleológica da legislação, bem como da pesquisa jurisprudencial. Espera-se, ao final, apresentar uma tese dogmática resolutiva apta a subsidiar a atuação uniformizadora do Tribunal Superior do Trabalho – TST sobre o tema, em caráter prospectivo e propositivo.

2. FUNDAMENTAÇÃO NORMATIVA E HISTÓRICA DO TRABALHO FERROVIÁRIO

A adequada compreensão do tema demanda, inicialmente, incursionar pela gênese histórica e normativa da regulamentação do trabalho ferroviário no Brasil. Antes da CLT (Decreto-Lei n. 5.452/1943), a matéria era disciplinada por legislação especial esparsa, dada a reconhecida singularidade das atividades ferroviárias – marcadas por operações ininterruptas, deslocamentos geográficos e complexa organização de pessoal. A incorporação dessas regras especiais na CLT resultou no Capítulo V (“Dos Ferroviários”) do Título III, visando compatibilizar a proteção ao trabalhador com as necessidades operacionais do setor.

O art. 237 da CLT delineou, de forma taxativa, as categorias profissionais no âmbito ferroviário. Assim, *verbis*:

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

- a) funcionários de alta administração, chefes e auxiliares administrativos e fiscais;
- 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.

De plano, percebe-se que as categorias foram concebidas com base em critérios funcionais: a alínea “a” abrange cargos de direção, fiscalização e gestão; a alínea *b* abarca trabalhadores fixados em trecho ou local específico, com tarefas de atenção contínua, incluindo pessoal de escritórios, oficinas, via permanente e pessoal de tração, lastro e revistadores; a alínea “c” refere-se às equipagens de trens, isto é, à tripulação que acompanha os trens em movimento; e a alínea “d” alcança atividades intermitentes, como vigias e certos empregados de estações do interior.

No cerne da controvérsia está a correta interpretação dos termos pessoal de tração *versus* equipagens de trens. Historicamente, à época da consolidação das leis trabalhistas (década de 1940), as ferrovias nacionais operavam com locomotivas a vapor, o que demandava uma infraestrutura de apoio ao longo das linhas. O pessoal de tração mencionado na alínea *b* do art. 237 referia-se justamente àquele quadro de apoio técnico dedicado à manutenção e pronto atendimento das locomotivas durante o trajeto. Em diversos pontos da malha ferroviária, estacionavam-se trabalhadores treinados para reabastecer as locomotivas (com lenha, carvão, água) e efetuar limpezas e reparos emergenciais, assegurando que a máquina tivesse força de tração suficiente para prosseguir. Esses profissionais – muitas vezes vinculados a oficinas ou postos de serviço fixos – integravam o grupo de tração por prestarem suporte direto ao equipamento de tracionamento (a locomotiva), mas não viajavam a bordo dos trens.

Por outro lado, a operação do trem em si, especialmente da locomotiva, ficava a cargo do maquinista e de seu auxiliar (à época denominado foguista, responsável pela fornalha da locomotiva a vapor). Ambos compunham a tripulação do trem, juntamente outros membros que eventualmente os acompanhavam conforme o tipo de composição, como o chefe de trem e o guarda-freios. O legislador alocou esses tripulantes itinerantes na categoria “equipagens de trens em geral” (alínea *c*), justamente por se tratarem do pessoal de bordo da composição ferroviária. A inclusão dos maquinistas na categoria *c*, portanto, atendeu à lógica da época: pretendia-se abranger “o grupo componente da equipe de empregados que operam nas locomotivas e vagões, isto é, na equipagem de trens em geral”. Em outras palavras, maquinista e foguista foram concebidos pelo legislador celetista originário como integrantes naturais da equipe móvel que conduz o trem, distinguindo-se do pessoal estacionário de apoio (tração, lastro etc.).

Cumprе salientar que, com a evolução tecnológica e a modernização das ferrovias (introdução de locomotivas diesel-elétricas, sistemas eletrônicos etc.), muitas das antigas funções de tração foram extintas ou ressignificadas. Já não se faz necessária a presença de equipes para reabastecimento constante ao longo do trajeto – o abastecimento de combustível ocorre em pontos predeterminados, realizado por pessoal especializado de manutenção. Problemas técnicos eventuais nas locomotivas passaram a ser atendidos remotamente, via comunicação rádio, pelos centros de manutenção, orientando o próprio maquinista sobre procedimentos corretivos. Assim, o pessoal de tração na acepção original praticamente deixou de existir no formato pensado em 1943, subsistindo hoje como equipes de manutenção (mecânicos, eletricitas e especialistas em locomotivas) vinculadas às oficinas e departamentos técnicos das empresas. Em contrapartida, o maquinista permaneceu como figura central na operação ferroviária, agora auxiliado tecnologicamente e com um segundo maquinista ou auxiliar apenas em casos específicos (treinamento, cargas perigosas, manobras – muitos cargos de tripulação auxiliar também foram extintos ao longo do tempo).

Esse panorama histórico-normativo demonstra, com suficiente clareza, a intenção original do legislador: a categoria *c* (equipagens de trens) foi pensada para abarcar todos os trabalhadores viajantes encarregados da condução e operação do trem, ao passo que a categoria “*b*” (pessoal de tração e afins) destinava-se aos trabalhadores de apoio em solo, fixados em trechos específicos ou bases operacionais. Essa arquitetura legal visava atribuir regras diferenciadas de jornada e responsabilidades a uns e outros, conforme suas condições de tra-

balho. Dessarte, já sob a perspectiva histórica, a figura do maquinista ferroviário enquadra-se mais apropriadamente na categoria equipagem de trens, por ser ele um trabalhador de bordo, responsável pela manobra e condução da composição ao longo da linha.

3. O LABIRINTO HERMENÊUTICO: DIVERGÊNCIAS JURISPRUDENCIAIS E INTERPRETATIVAS

Apesar do suporte histórico e normativo acima delineado, a questão do enquadramento dos maquinistas revelou-se objeto de interpretações divergentes no âmbito jurisprudencial, dando ensejo a um verdadeiro labirinto hermenêutico. Durante décadas, a jurisprudência trabalhista – em especial dos Tribunais Regionais do Trabalho – manteve entendimento pacífico no sentido de reconhecer o maquinista como membro da equipagem de trens (categoria *c*). Julgados antigos registram enunciados categóricos: “*Ferrovário – Classificação legal – O maquinista condutor de trens é membro da equipagem, enquadrando-se na classe c do art. 237 consolidado.*”. Nessa mesma linha, decidiu-se que o maquinista, integrando a categoria *c*, submete-se à jornada especial de 8 horas fixada no art. 239 da CLT. A lógica desses precedentes reside em tratar o maquinista tal como os demais tripulantes ferroviários – isto é, sujeitos a escalas irregulares porém com regras próprias quanto a descanso, alimentação e cômputo de horas, conforme delineado nos arts. 238 e 239 da CLT.

Art. 238. Será computado como de trabalho efetivo todo o tempo, em que o empregado estiver à disposição da estrada.

§ 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.

§ 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.

§ 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 centro 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.

§ 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

rio estiver ocupado ou retido à disposição da Estrada. Quando, entre dois períodos de trabalho, não mediar intervalo superior a uma hora, será esse intervalo computado como de trabalho efetivo.

§ 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 uma hora, exceto para o pessoal da referida categoria em serviço de trens.

§ 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 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.

Art. 239. Para o pessoal da categoria c, a prorrogação do trabalho independente 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 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, Indústria e Comércio.

Entretanto, nas últimas décadas, especialmente a partir dos anos 2000, emergiram decisões em sentido contrário, reinterpretando o alcance das categorias legais. Em alguns casos, órgãos da Justiça do Trabalho – inclusive turmas do “c”. TST – passaram a acolher a tese de que o maquinista não seria “equipagem de trem” (categoria c), senão “pessoal de tração” (categoria “b”). Essa guinada jurisprudencial apoiou-se, em geral, em argumentos de ordem literal e

semântica, dissociados do contexto histórico original. Invocou-se que o termo equipagem seria sinônimo de “pessoal de bordo” estrito, aplicável apenas a veículos dotados de convés ou ambiente interno de passageiros (analogia náutica de *crew* para navios, ou tripulação para aeronaves). Como os trens de carga não possuiriam um “bordo” habitável nos mesmos moldes, os maquinistas destes trens – responsáveis por “colocar em movimento” as composições – estariam, então, exercendo atividade-fim (tracionar os trens) e deveriam ser enquadrados como pessoal de tração, e não como equipagem. Em suma, sob tal enfoque puramente gramatical, pelo fato de o maquinista “tracionar” o comboio, seria literalmente pessoal de tração; e por não existir vagão de passageiros, não haveria “tripulação” a bordo no sentido clássico – conclusão que deságua no enquadramento pela alínea *b*.

Esse entendimento pode ser ilustrado pelo seguinte excerto de acórdão que adotou tal posição:

Considerando que equipagem é sinônimo de pessoal de bordo, que os trens de carga não possuem bordo [...] e que o reclamante, maquinista, traciona trens de carga [...] clara sua classificação como pessoal de tração, segundo um enfoque léxico. [...] Desta forma, a função de maquinista deve, efetivamente, ser classificada como ‘pessoal de tração’, conforme previsto no art. 237, ‘b’, da CLT.

Esse raciocínio – posteriormente reproduzido em outros julgados – coloca ênfase excessiva na palavra “tração”, desconsiderando a sistemática normativa e a evolução factual subjacente à CLT. Ao assim proceder, dissocia-se da teleologia original da lei, criando uma antinomia interpretativa: dois entendimentos opostos, cada qual amparado em premissas distintas (um, histórico-sistêmico; outro, literal-estrito).

As consequências práticas dessa divergência são notórias. Caso prevaleça a interpretação de que o maquinista pertence à categoria “b”, uma série de direitos e deveres específicos previstos para as equipagens de trens deixariam de lhe ser aplicáveis. Por exemplo, o art. 238, §1º, da CLT estabelece que não será computado na jornada de trabalho do pessoal de categoria “c” o tempo gasto no deslocamento do empregado até o local de tomada de serviço ou de seu término, nem o retorno, salvo disposição em contrário ajustada. Esse dispositivo – claramente direcionado aos maquinistas e demais tripulantes, que muitas vezes iniciam ou concluem a jornada em pontos distintos da linha férrea – tem o condão de excluir o tempo de viagem (horas de passagem) da contagem de ho-

ras laborais, exceto se acordo coletivo estabelecer compensação. Tal regra não encontra correspondente para a categoria “b”; muito ao contrário, trabalhadores da categoria “b” tradicionalmente têm como computáveis os deslocamentos para prestação de serviços fora da sede, porquanto seu local de trabalho é fixo e qualquer saída configura serviço externo. Em suma, se o maquinista for retirado da categoria “c”, poderia pleitear a contagem integral do tempo de viagem como hora de trabalho, o que, a um só tempo, eleva os custos operacionais para as empresas e afasta um padrão negocial consolidado de décadas, em que tais horas de passagem são reguladas à parte via instrumentos coletivos. Essa questão motivou, inclusive, ações coletivas buscando recalcular jornadas dos maquinistas quando em trânsito para troca de tripulação, dada a potencial repercussão financeira “sem precedentes” caso vingasse a tese da categoria “b”.

Por outro lado, a manutenção do maquinista na categoria “c” garante-lhe um conjunto de proteções particulares e especializadas, que se perderiam caso fosse ele tratado como trabalhador comum ou de categoria diversa. Por exemplo, o art. 239 da CLT prevê que a jornada do pessoal de equipagem será organizada em escalas, de forma que a cada quinzena não haja predomínio excessivo de trabalho noturno sobre diurno. Prevê, ademais, um intervalo mínimo de 10 horas entre uma jornada e outra (repouso obrigatório) e determina a oferta de condições de alimentação e hospedagem adequadas quando o ferroviário se encontra fora de sua sede por motivo de serviço (prontidão fora da base). Essas garantias especiais foram concebidas levando em conta a realidade do maquinista: longas viagens, afastamento do domicílio, trabalho em horários variados e necessidade de descanso adequado para garantir a segurança na condução de trens. Se, por construção hermenêutica, o maquinista for deslocado para a categoria “b”, tais normas protetivas deixariam de lhe socorrer, criando um vácuo normativo pouco condizente com a atividade altamente responsável que desempenha.

Dessarte, constata-se que a divergência jurisprudencial em exame extrapola uma mera discussão classificatória abstrata, repercutindo de forma concreta nas condições de trabalho e no equilíbrio contratual da categoria. Não por outro motivo, instâncias diversas do Poder Judiciário têm enfrentado dificuldades em manter uniformidade de decisões, havendo casos em que, a despeito de argumentos históricos robustos, prevaleceu a interpretação literalista, e vice-versa. Essa celeuma chegou a tal ponto que medidas legislativas foram propostas para dirimi-la expressamente: em 2018, por exemplo, apresentou-se emenda ao Projeto de Lei do Senado n. 261/2018 a fim de incluir explicitamen-

te o termo “maquinista” na redação da alínea *c* do art. 237 da CLT. Essa iniciativa parlamentar, de autoria do Senador Wellington Fagundes, tinha por finalidade “deixar cristalina a categorização do maquinista pelo legislador e promover maior segurança jurídica”, diante das dificuldades hermenêuticas então verificadas. No entanto, durante a tramitação do PLS n. 261/2018, a Emenda n. 22 foi rejeitada, sob o entendimento de que seria inoportuno tratar de matérias de natureza trabalhista no âmbito da Lei de Ferrovias, cuja finalidade se concentrou na disciplina regulatória e concorrencial do setor.

A relevância prática da controvérsia e a crescente assimetria decisória no âmbito dos Tribunais Regionais motivaram a submissão do tema ao rito dos recursos repetitivos perante o TST. O tema 298/TST, que tomará por processos-paradigma os Recursos de Revista TST-RR-1424-43.2011.5.01.0421, TST-Ag-RRAg-100216-57.2020.5.01.0343 e TST-RRAg-969-19.2015.5.03.0054, buscará definir, com efeito vinculante, se o maquinista ferroviário deve ser enquadrado na categoria “b” (pessoal de tração) ou “c” (equipagens de trens) do art. 237 da CLT. A instauração do IRR revela, por si só, o reconhecimento institucional do caráter estrutural da controvérsia, bem como a necessidade de estabilização da interpretação jurisprudencial, diante dos impactos econômicos, regulatórios e trabalhistas associados à definição do regime jurídico aplicável à função.

4. ANÁLISE DOGMÁTICA: INTERPRETAÇÃO SISTEMÁTICA E COMPARADA

À vista do exposto, impõe-se realizar uma análise dogmática que consolide, em bases teórico-jurídicas sólidas, a solução interpretativa adequada. O Direito do Trabalho, sabido é, não pode prescindir de uma interpretação sistemática, teleológica e histórica de seus dispositivos, sobretudo quando se trata de normas especiais pensadas para setores específicos. A hermenêutica moderna repele o apego estrito a filigranas literais desconectadas do contexto normativo e da finalidade da lei. Nesse sentido, cumpre retomar o sistema das categorias ferroviárias tal como concebido na CLT, confrontando-o com as premissas lançadas pelas correntes em conflito.

Conforme já delineado, as alíneas do art. 237 distribuem os ferroviários em grupos homogêneos quanto à natureza do serviço. Essa classificação não é arbitrária: visa compatibilizar cada grupo com um conjunto de normas de tutela do trabalho adequadas às suas condições. Maquinistas, por definição, exercem atividade-fim (condução do trem) e de forma móvel (deslocam-se por

toda a linha férrea), sendo paradigmáticos integrantes do grupo “c”. Em termos de *ratio legis*, não faria sentido alocá-los junto a trabalhadores de base fixa cujo ambiente de trabalho é estacionário (como oficinas ou escritórios) e cujas necessidades em matéria de jornada são outras. A lógica interna da lei, pois, repugna interpretações isoladas que dissociem o maquinista de sua equipagem.

No caso vertente, a volta à interpretação sistemática demandaria do TST a revisão de entendimentos sumulados ou prevalecentes contrários, o que não apenas é possível como desejável, tendo em vista que a própria natureza dos precedentes trabalhistas é flexibilizada quando confrontados com a legislação e a realidade social mutável. A harmonia do sistema requer que os precedentes judiciais reflitam a *mens legis* e não criem uma categoria *sub judice* dissociada do texto consolidado. Aqui, a *mens legis* de 1943, devidamente atualizada ao contexto hodierno, indica sem ambiguidades o lugar do maquinista na estrutura normativa.

Ressalte-se que o exercício hermenêutico adequado começa pela letra da lei, porém não nela se esgota. No caso do art. 237, a palavra “tração” foi utilizada com significado técnico contextual, relativo ao aparelho trativo (locomotiva) e seus assistentes de manutenção, e não para designar genericamente qualquer um que “puxe o trem”. Da mesma forma, “equipagem” denota o conjunto de pessoas que compõem a tripulação de um meio de transporte. Nesse ponto, vale recorrer brevemente ao Direito Comparado e à linguística jurídica: em francês, por exemplo, *équipage* se define como “*personnel embarqué sur un navire, un avion, un char, etc., dont il assure la manœuvre...*”, ou seja, o pessoal embarcado que assegura a manobra de um veículo (navio, avião, carro de combate etc.). Vê-se que a noção de *crew/equipage* transcende o ambiente de passageiros; aplica-se a qualquer veículo que requeira uma equipe embarcada para operá-lo. A locomotiva não foge a tal conceito: apesar de não ter um “convés” como um navio, possui uma cabine onde viajam o maquinista e eventualmente seu auxiliar, que juntos garantem a manobra e o funcionamento do trem. Nada mais natural, portanto, do que reconhecê-los como equipagem de trem. A tentativa de excluir os maquinistas da categoria “c” com base na literalidade estrita é, pois, uma interpretação anômala que não se sustenta frente a uma análise semântica contextualizada e comparativa.

No âmbito interno do ordenamento brasileiro, igualmente, a doutrina majoritária sempre perfilhou o entendimento clássico. Arnaldo Süssekind, em comentário às normas ferroviárias consolidadas, enfatizou o caráter especial dessas disposições e a intenção de tutelar o maquinista dentro de um regime

próprio, diferenciado do comum dos trabalhadores de jornada ordinária (art. 224 e segs. da CLT). Os tratados de Direito do Trabalho (v.g., *Comentários à CLT* de Süssekind e outros) sempre mencionaram maquinistas como paradigma da categoria de equipagem. Some-se a isso que atos normativos complementares ao longo do tempo continuaram a tratar os maquinistas como tripulantes: o Ministério do Trabalho, ao homologar acordos coletivos de ferroviários, invariavelmente referenda cláusulas específicas para “pessoal de equipagem” – aí incluindo expressamente maquinistas e auxiliares – distinguindo-os do pessoal de superfície (via permanente, oficinas, administrativos). A própria prática negocial setorial reflete essa divisão: é comum constar em convenções coletivas capítulos próprios para o pessoal de operação de trens, prevendo adicionais de viagem, ajuda alimentação em trânsito etc., benefícios esses que só fazem sentido para quem efetivamente integra a tripulação itinerante.

Por fim, não se pode perder de vista o princípio da proteção e a finalidade social da norma trabalhista. Interpretar a legislação de forma a suprimir garantias do trabalhador, ou a criar hiatos de cobertura legal, viola cânones basilares do Direito do Trabalho. A ambiguidade atual acerca do enquadramento dos maquinistas tem gerado, ao mesmo tempo, desproteção (quando lhes negam direitos específicos da categoria *c*) e ônus indevidos (quando se pretende imputar às empresas contagem integral de horas de deslocamento, algo que originalmente não era devido na forma pretendida). Tal situação de desequilíbrio clama por correção hermenêutica. A solução, como argumentado, está em restaurar a interpretação teleológica e sistemática: reconhecer o maquinista como tripulante ferroviário, aplicando-lhe as normas celetistas especiais correspondentes, e ajustar eventuais distorções por meio de negociação coletiva ou intervenção pontual do legislador, sem deturpar a arquitetura original.

5. PROPOSTA DE TESE DOGMÁTICA RESOLUTIVA

À luz de todo o exposto, pode-se enunciar a seguinte tese dogmática para resolução da controvérsia: o maquinista ferroviário, bem como os auxiliares de maquinista e inspetores de operação de trens, integram juridicamente a categoria profissional das “equipagens de trens em geral” (art. 237, alínea *c*, da CLT), sendo-lhes integralmente aplicáveis as normas especiais dos arts. 238 e 239 da CLT, inclusive no tocante a prontidão e horas de viagem, ao passo que não se lhes aplicam as disposições referentes ao pessoal de tração (art. 237, alínea *b*).

Corolário direto dessa tese são as seguintes proposições complementares:

a) Reafirmação histórica e sistemática:

A interpretação deve respeitar a classificação original consolidada, que alocou os maquinistas na categoria *c*. A pretendida reclassificação para a alínea *b* carece de amparo histórico e sistemático, configurando equívoco hermenêutico a ser corrigido. As categorias *b* e *c* não se confundem, pois foram concebidas para abranger grupos distintos de trabalhadores ferroviários (fixos de apoio versus tripulantes). Qualquer dúvida interpretativa remanescente deve ser dirimida em favor da preservação dessa estrutura lógica, seguindo o princípio da condição mais benéfica ao empregado, quando for o caso de optar entre dois enquadramentos possíveis.

b) Aplicabilidade dos regimes especiais:

Reconhecido o maquinista como membro da equipagem, impõe-se a aplicação das regras protetivas específicas: jornada em escala de 8 horas, direito a repouso mínimo de 10 horas entre jornadas, limitação de serviços noturnos quinzenais, fornecimento de alojamento/refeição quando em deslocamento, remuneração de prontidão conforme §3º do art. 244 da CLT, entre outras previstas nos arts. 238 e 239. Essas normas prevalecem sobre disposições gerais da CLT em caso de eventual conflito, por se tratarem de *lex specialis* ao setor ferroviário, conforme interpretação autêntica dada pelo próprio legislador consolidado ao inserir capítulo específico para a categoria.

c) Cômputo das horas de deslocamento:

Mantida a classificação na alínea *c*, o tempo de deslocamento “de casa para o trem e vice-versa” continua disciplinado pelo art. 238, §1º, da CLT, ou seja, não é computado na jornada efetiva, salvo previsão em acordo coletivo. Reconhece-se, todavia, que a evolução dos direitos laborais e o princípio da dignidade do trabalhador podem justificar negociações para mitigar eventuais prejuízos causados por longos deslocamentos não remunerados – solução já adotada, aliás, em várias ferrovias mediante o pagamento das denominadas horas de passagem ajustadas em instrumentos coletivos. Ou seja, a resposta jurídica adequada não está em recategorizar o maquinista, mas em aperfeiçoar os mecanismos de compensação dentro do regime especial existente, via negociação coletiva ou atualização legislativa pontual.

d) Necessidade de uniformização jurisprudencial:

Diante da divergência instalada, urge que o TST exerça seu papel uniformizador. Ademais, reverter eventuais julgados em sentido contrário atenderá

ao princípio da segurança jurídica, eliminando interpretações anômalas e prevenindo a proliferação de reclamações e execuções conflituosas no setor ferroviário. Ressalte-se que a jurisprudência não está “engessada”: pelo contrário, quando se identifica uma construção equivocada, compete ao próprio tribunal corrigi-la, em nome da primazia da realidade jurídica sobre a ficção formal.

6. CONCLUSÃO

A controvérsia em torno do enquadramento do maquinista ferroviário expôs um intrigante labirinto hermenêutico, cujas paredes foram erguidas por interpretações equivocadas e dissociadas do sistema legal. Ao reexaminar detidamente os elementos normativos, históricos e doutrinários, este estudo buscou demonstrar que a saída desse labirinto encontra-se no retorno à coerência funcional do Direito do Trabalho ferroviário: reconhecer o maquinista como parte integrante da equipagem de trens, tal como originalmente delineado no art. 237, c, da CLT. Essa conclusão não é apenas um tributo à historicidade da norma, mas sobretudo uma medida de racionalidade jurídica e de segurança jurídica.

A uniformização interpretativa em prol do enquadramento na categoria “c” elimina contradições e restaura a integridade do microsistema legal aplicável aos ferroviários, garantindo que todos os operadores de trem sejam regidos pelas mesmas regras especiais, independentemente da região ou instância judicante. Tal harmonização é essencial para a segurança jurídica, pois afasta o espectro de decisões conflitantes que, até então, geravam perplexidade e insegurança tanto para empregadores quanto para trabalhadores. Além disso, consolida-se a proteção remuneratória e trabalhista dos maquinistas em bases adequadas: assegura-se que continuem amparados pelas normas protetivas específicas (descansos, prontidão remunerada, hospedagem etc.), ao mesmo tempo em que se previnem distorções quanto ao cômputo de horas itinerantes, dentro de um quadro normativo claro e estável.

Articulando todos os aspectos abordados – do fundamento histórico à análise comparativa, da jurisprudência à dogmática –, conclui-se que a interpretação defendida alinha-se com os princípios maiores do Direito do Trabalho. Favorece o trabalhador naquilo que lhe é próprio (seu regime especial de proteção), sem, contudo, impor ônus indevidos ou não antecipados ao empregador, pois respeita a lógica intrínseca da legislação consolidada. Ao contrário, a interpretação oposta é que subverteria tal lógica, criando uma categoria híbrida desprovida das proteções de um lado e das flexibilidades do outro.

Por fim, registra-se que a evolução e a modernização do setor ferroviário devem inspirar soluções construtivas e propositivas, e não retrocessos interpretativos. A eventual necessidade de aperfeiçoamento de algumas regras (como a contagem das horas de deslocamento) deve ser enfrentada de forma franca, seja pelas vias da negociação coletiva ou da atualização legislativa, mas sem desfigurar a classificação jurídica consolidada que vem servindo de baliza por décadas. Em última análise, espera-se que o TST, sensível a essas razões, exerça seu papel uniformizador com vistas a dirimir em definitivo a controvérsia, conferindo, assim, unidade e estabilidade à interpretação do direito dos ferroviários.

Essa convergência interpretativa, lastreada em rigor acadêmico e respeito à legalidade, reforçará a confiança nas instituições e propiciará um ambiente de justiça e equilíbrio nas relações de trabalho no setor ferroviário, que é vital para o desenvolvimento econômico e social do país.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. *Decreto-Lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943*. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, 9 ago. 1943. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 5 nov. 2025.
- BRASIL. Senado Federal. *Emenda n. ... – PLEN (ao substitutivo do PLS n. 261, de 2018)*. Autoria: Senador Wellington Fagundes. Brasília, DF: Senado Federal, 2019. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br>. Acesso em: 5 nov. 2025.
- SÜSSEKIND, Arnaldo; MARANHÃO, Délio; VIANNA, Segadas; TEIXEIRA, Lima. *Comentários à Consolidação das Leis do Trabalho*. 12. ed. atual. São Paulo: LTr, 2006.
- Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região (MG). Acórdão RO 21076/1996, Rel. Juiz Carlos Eduardo Ferreira, pub. *DJMG* 12.09.1997.
- Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região (RJ). Acórdão RO 0731/97, Rel. Juiz José Leopoldo F. de Souza, pub. *DORJ* 10.03.1998.
- Tribunal Superior do Trabalho. Acórdão TST-RR-630990-92.2000.5.01.5555, Rel. Juiz Convocado Cláudio A. Couce de Menezes, j. 19.11.2004.