

1ª Previdência permitia aposentadoria aos 50 anos

Lei de 1923 fez dos funcionários das estradas de ferro a categoria pioneira no direito a se aposentar. Greve em ferrovias era frequente

Ricardo Westin

SE O GOVERNO propusesse uma reforma da Previdência em meados da década de 1920, não haveria mobilizações, embates, impasses, polêmica. Pelo menos não na intensidade que se veem hoje. As mudanças só preocupariam os funcionários das estradas de ferro e os servidores de uma ou outra repartição pública. Esses eram os únicos que tinham a aposentadoria garantida por lei.

Data de 1923 a lei federal que fez dos ferroviários, no setor privado, os precursores do direito a um pagamento mensal durante a velhice. Conhecida como Lei Eloy Chaves, a norma é considerada a origem da Previdência Social. Foi sobre esse alicerce que o sistema previdenciário cresceu até chegar ao modelo atual, que paga aposentadorias, pensões e outros benefícios a 35 milhões de brasileiros.

A Lei Eloy Chaves obrigou cada companhia ferroviária do país a criar uma caixa de aposentadorias e pensões (CAP), departamento incumbido de recolher a contribuição do patrão e a dos funcionários e pagar o benefício aos aposentados e pensionistas.

Para fazer jus à aposentadoria, o empregado precisava ter no mínimo 50 anos de idade e 30 anos de serviço no setor ferroviário. O valor do

pagamento era ligeiramente inferior à média dos últimos salários recebidos na ativa.

O Senado e a Câmara tiveram papel decisivo na concepção das bases da Previdência Social. A lei que o presidente Arthur Bernardes assinou em 1923 foi proposta pelo deputado Eloy Chaves (SP) e aprovada pelas duas Casas do Congresso Nacional.

Patrões insatisfeitos

A novidade não foi bem recebida pelos empresários. Segundo documentos dos Arquivos do Senado e da Câmara, parlamentares denunciaram que vários patrões tentavam burlar a lei para não pagar as aposentadorias na forma prevista. Indignado, o senador Irineu Machado (DF) subiu à tribuna do Senado, no Rio (então Distrito Federal):

— É natural que os ferroviários de idade mais avançada, nesse período da vida em que o homem começa a curvar-se para a terra em busca do túmulo, pensem em obter as vantagens da aposentadoria. No entanto, quando entra em vigor a lei, surgem surpresas. Todas as empresas vão buscando interpretações capciosas e contrárias ao direito dos homens do trabalho.

Machado desfiou uma lista de irregularidades. Algumas ferrovias não depositavam a sua contribuição nas CAPs. Outras até a depositavam, mas gastavam “a mãos largas” o dinheiro arrecadado “sem



Caderneta de uma das contribuintes da caixa de aposentadorias da Companhia Paulista de Estradas de Ferro

dar satisfações a ninguém”. Certas empresas impediam representantes dos empregados de fazer parte do conselho de administração das CAPs, nelas empossando apenas seus próprios executivos.

A São Paulo Railway Company avisou que, pelo menos no primeiro momento, só aposentaria os funcionários que completassem 60 anos, dez a mais do que a idade mínima prevista na lei. O argumento era que a sua CAP ainda não havia acumulado dinheiro suficiente para pagar o grande número de funcionários que já haviam chegado aos 50.

Numa interpretação tendenciosa da Lei Eloy Chaves, a Leopoldina Railway Company decidiu que a contagem dos 30 anos de serviços prestados — outro requisito para a aposentadoria — começou apenas no dia em que a norma entrou em vigor.

— Imaginemos um empregado com 50 anos de idade e 30 de serviço — continuou o senador. — Se a lei fosse conforme a interpretação dada pela Leopoldina, teríamos como consequência que só aos 80 anos esse empregado teria direito à aposentadoria. Tal entendimento é uma violência feita aos direitos do pessoal daquela casa. Ora, os homens avançados em idade, aqueles que a empresa já explorou por maior espaço de tempo e inutilizou em seu serviço, teriam que morrer sem a fruição da aposentadoria. A Leopoldina não pode ir tão longe na sua exploração, elevando tanto os lucros e esquecendo os mais santos direitos da classe trabalhadora.

Para que a lei saísse integralmente do papel, foi preciso que o presidente Arthur Bernardes pressionasse as

empresas. As companhias tiveram que ceder porque o serviço ferroviário era uma concessão pública e elas não queriam perder o contrato.

A lei não veio por benevolência. Foi em resposta às greves nas estradas de ferro que o poder público instituiu o direito à aposentadoria. Na Câmara, o parecer da Comissão de Legislação Social a respeito do projeto de Chaves trouxe o seguinte argumento:

“Se a criação das caixas determinar, como tudo leva a crer, um melhor entendimento entre empresários e trabalhadores, as consequências dessa harmonia serão a maior eficiência e regularidade do serviço ferroviário e a abolição das greves”.

Luta de classes

Se agora quem consegue paralisar o Brasil são os caminhoneiros, na Primeira República esse poder era dos ferroviários. O país dependia das estradas de ferro. Em 1923, as pessoas e as mercadorias viajavam em trem e navio. Não havia ônibus nem caminhão, e carro era para poucos. As raras estradas eram de terra.

Os ferroviários não hesitavam em exercitar o poder de paralisar o Brasil. De 1906 em diante, praticamente não passou ano sem que se registrasse paralisação em estradas de ferro. Os ferroviários engrossaram inclusive a histórica greve geral de 1917, em São Paulo.

A lista de reivindicações dos grevistas incluía direitos que hoje são básicos, mas inexistentes na época, como reajuste salarial periódico, adicional noturno, auxílio médico, férias, aposentadoria. Tais demandas não eram só do setor ferroviário. O Brasil

havia abolido a escravidão pouco tempo antes, em 1888, e os empresários ainda não entendiam por que tinham que garantir o bem-estar de seus empregados. As “agitações operárias”, como se dizia, eram constantes.

Quando apresentou o projeto, Chaves afirmou que objetivava acabar com a “áspera luta de classes”. E acrescentou:

— Estamos em novos tempos. As classes menos favorecidas aspiram mui justamente a um maior quinhão de vida e conforto. Cumpre atendê-las com espírito liberal e amigo.

O deputado conhecia bem as paralisações. No governo de São Paulo, como secretário estadual de Justiça e Segurança Pública, ele foi uma figura central na greve geral de 1917: no início, mandando a polícia atacar os manifestantes e, no fim, mediando as negociações entre grevistas e patrões.

Ele também conhecia bem os ferroviários. Seu reduto político era Jundiaí (SP), onde ficava a sede da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Os funcionários da empresa representavam boa parte de seu eleitorado.

Eloy Chaves ouviu críticas por favorecer uma única categoria profissional e esquecer-se das demais. Ele se defendeu explicando que era uma estratégia para vencer a resistência dos empresários:

— Este é apenas o primeiro degrau de uma longa escada.

A estratégia funcionou. Degrau por degrau, as determinações da Lei Eloy Chaves foram evoluindo até que hoje a Constituição estabelece que a aposentadoria é um direito de todos os cidadãos.

SAIBA MAIS
A aposentadoria no Brasil imperial:
<http://bit.ly/aposentadoriamperio>



Deputado Eloy Chaves e senador Irineu Machado: a favor dos ferroviários



Biblioteca Nacional Digital