

Lições da crise dos caminhoneiros: uma ótica trabalhista

A figura de autônomo-exclusivo é gramaticalmente incompatível, mas não fere, apenas, o idioma de Camões. O direito do trabalho também foi atingido

Ronaldo Curado Fleury – Procurador-geral do Trabalho

Carta Capital | 08 de junho de 2018 - Se há algo útil numa tragédia, seja qual for, é a possibilidade de aprendermos com ela. É a oportunidade de tirar da crise a chance de evitar a repetição de erros e a possibilidade de repensar, ajustar, consertar e voltar atrás, se necessário.

É o que ocorre na resposta aos acidentes aéreos: a análise das causas não tem o único objetivo de encontrar culpados, mas busca, também, descobrir os motivos e desenvolver adaptações capazes de prevenir novos desastres.

Em janeiro de 2007, a Lei nº 11.442 criou o chamado Transportador Autônomo de Cargas, prevendo a possibilidade de que ele preste serviços a uma única empresa. Essa figura de autônomo-exclusivo é gramaticalmente incompatível, mas não fere, apenas, o idioma de Camões. O direito do trabalho também foi atingido.

Até então existiam duas espécies de motoristas de caminhão transportador de cargas: os empregados das empresas transportadoras, contratados por prazo determinado ou não, mas abarcados por todo o sistema protetivo do nosso ordenamento social e os motoristas autônomos, que possuíam um veículo de carga e buscavam fretes a serem contratados com quaisquer empresas transportadoras que deles necessitavam.

Enquanto os primeiros eram representados por seus sindicatos profissionais, os segundos tinham a opção de sindicalização ou podiam se reunir em associações. Havia, isso é indiscutível, instituições que representavam tais trabalhadores.

A “nova” figura jurídica, do transportador “autônomo”, mas exclusivo, provocou a transferência de milhares de postos de emprego para essa nova e esdrúxula forma de contratação. Com ela, os trabalhadores não possuem qualquer proteção trabalhista, pois são “empresários”.

Também não são representados por entidade sindical, pois, tecnicamente, não são empregados nem empregadores. Em outras palavras, os “autônomos” sofrem com representações dispersas e débeis.

Por outro lado, com o brutal desenvolvimento da comunicação no mundo conectado de hoje, a mobilização social é algo que se implementa em minutos. No caso dos caminhoneiros, aplicativos de comunicação foram usados com eficiência - e o Brasil parou.

O governo - não é novidade - desprezou o movimento e as consequências são conhecidas por todos. E aqui começa o problema: o governo convidou, para negociar, diversas pessoas que se apresentaram como líderes do movimento paredista.

Ao final da reunião, dois ministros, sorridentes e com feição de vencedores, anunciaram o fim do movimento. Imediatamente, os caminhoneiros indicaram que os negociadores não os representavam e a greve, obviamente, persistiu.

Nova negociação foi agendada, também no Palácio do Planalto, agora com novos líderes dos trabalhadores. O governo novamente cedeu e conseguiu o compromisso de que o movimento cessaria. Mesmo assim, a reação foi lenta.

É fato que houve, segundo noticiado pela imprensa, muitos bloqueios formados por lunáticos, cujas pautas de reivindicações não guardavam qualquer similitude com a greve, mas com uma suposta “intervenção militar constitucional”, cuja teratologia é evidente para qualquer leigo que saiba e queira ler.

Em resumo, a maior lição que podemos apreender dessa greve é que o enfraquecimento dos movimentos sindicais e, conseqüentemente, de suas

lideranças, no mundo atual, permite o início de movimentos paredistas de forma muito rápida e até alheia às entidades de classe. Entretanto, é praticamente impossível negociar o fim da greve, justamente pela falta de lideranças definidas.

A antropóloga Rosana Pinheiro-Machado, professora na Universidade Federal de Santa Maria (RS), se reuniu com quatro grupos de caminhoneiros que estavam paralisados, durante o movimento. Nos últimos anos, ela se dedicou a estudar os movimentos sociais que ocuparam as ruas do Brasil e do mundo.

"Todos são ambíguos porque seguem uma lógica de agregação, em que você agrega pessoas via viralização, contágio, nas redes sociais. E como não são sindicalizados, sem aquela linha clara do sindicato e do movimento, elas reivindicam coisas múltiplas", disse ela, em entrevista recente. "Os caminhoneiros são pessoas que trabalham 15 horas por dia, não dormem, têm pressão alta, muitos usam drogas... São uma das classes que mais sofrem com a precarização do trabalho", concluiu a antropóloga.

E qual é a relação dessa greve dos caminhoneiros com todas as demais categorias? Por que os comerciantes, industriais e empresários prestadores de serviço – que não de transporte – deveriam estar preocupados?

A reforma trabalhista criou a figura absurda do trabalhador autônomo exclusivo para todo e qualquer trabalho no Brasil. É a já conhecida "pejotização", em que o trabalhador é coagido pelo seu empregador a criar uma empresa individual para prestar serviços apenas a ele. Uma fraude óbvia e que retira do trabalhador toda e qualquer proteção trabalhista, previdenciária e securitária.

É preciso chamar a atenção para o fato de que os trabalhadores contratados como MEI – Microempreendedores Individuais – estarão alijados da representatividade dos sindicatos que até outrora os defendiam – enquanto eram empregados.

Esses mesmos trabalhadores podem se mobilizar pelos aplicativos conhecidos, estabelecer ou não uma pauta de reivindicações e paralisar

totalmente a empresa – seja ela de que atividade econômica for. E o grande dilema das empresas será com quem negociar o fim do movimento paredista. Ameaçar demitir será inócuo, é importante que se diga, uma vez que os trabalhadores não são, formalmente, seus empregados.

A pejotização desmedida imposta pela Lei nº 13.467/17 transporta para as demais categorias o risco de categorias anômalas de trabalhadores – como o caminhoneiro autônomo – e do enfraquecimento dos sindicatos obreiros, aproximando todas as empresas do fantasma de greves iniciadas sem pauta reivindicatória predefinida, sem negociação prévia ou deliberação de assembleias - e com final incerto, diante da fragilidade da liderança e da incerteza sobre com quem negociar.

Ainda dá tempo de aprender. Espero que nossos legisladores e empresários estejam atentos e percebam que o caos provocado pela paralisação dos caminhoneiros está muito mais perto de suas portas do que imaginam.

E que a única saída para que tenham segurança jurídica na condução dos negócios é o fortalecimento da proteção social do trabalho e, sobretudo, daqueles que são os representantes por excelência dos trabalhadores: os sindicatos.

Artigo publicado originalmente no site Carta Capital, dia 08/06/2018 e disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/economia/licoes-da-crise-dos-caminhoneiros-uma-otica-trabalhista>