

Paralisação dos caminhoneiros, uberização e os fins do Direito do Trabalho

Ou quando o neoliberalismo laboral mostra sua inépcia

Rodrigo de Lacerda Carelli – Procurador do Trabalho

Jota | 02 de junho de 2018 - Algumas lições podem ser tiradas da paralisação dos caminhoneiros de maio de 2018. Não pode ser negada a complexidade do evento, que disputou análises sobre a sua natureza (greve, locaute ou misto desses dois), embaralhou as diversas vertentes ideológicas e resultou, no mínimo (e tomara que fique “somente” nisso), um prejuízo de dezenas de bilhões de reais.

Entretanto, talvez uma das poucas unanimidades, é que todos perceberam a ausência de uma solução institucionalizada para o impasse. O presidente da república anunciou algumas vezes a chegada a um acordo. Os supostos líderes afirmaram que haviam chegado a um consenso. Dezenas de liminares da Justiça comum (e uma do Supremo Tribunal Federal!) tentaram desmontar a paralisação.

Mas o movimento continuou com força, não dando nenhuma bola para o presidente, aos juízes e a seus autoproclamados líderes. Qual a razão disso? A fala de um caminhoneiro ouvido pela imprensa dá uma pista: “O Brasil virou um país sem lei. Onde estão a CUT, a UGT por aqui? Eles não representam a gente, por isso que esse movimento está durando tanto, porque todo mundo concordou”.

Estou com o trabalhador: faltou lei, mais especificamente faltou o Direito do Trabalho. Faltaram os sindicatos. E, por último, faltou a Justiça do Trabalho.

A discordância dos analistas quanto à natureza do movimento decorre justamente do processo de uberização que a categoria dos caminhoneiros vem sofrendo há décadas, resultado direto da criação da figura legal do transportador autônomo de carga-TAC, em suas modalidades “TAC-agregado”, “TAC-independente” e “TAC-auxiliar” (sic, conforme Lei nº 11.442/2007). Vamos à análise dessa lei. Ela é pródiga em absurdos jurídicos, como a previsão de que não haverá vínculo de emprego nas relações decorrentes do contrato de cargas, pois terão “sempre natureza comercial”. Ora, como uma lei pode determinar a natureza das coisas? As coisas da vida são como elas são, ora bolas. O direito pode afirmar a natureza de um contrato, mas não a de uma relação, que decorre sempre de seus elementos fáticos. A lei também tenta evitar a existência de vínculo empregatício entre os TAC e a empresa de transporte e até entre si (o TAC-auxiliar conduz caminhão “em regime de colaboração” com outro TAC que tem a posse ou propriedade do veículo), além de remeter à Justiça Comum o julgamento das ações oriundas dos contratos de transporte de cargas (art. 5º, parágrafo único). O TAC-agregado trabalha para a empresa de transporte com veículo de sua propriedade ou posse, com exclusividade e mediante remuneração certa (art. 4º, § 1º).

Ou seja, há todos os traços neoliberalizantes, que compõem um quadro de legalização das características da uberização: 1) trabalhadores formalmente autônomos que detêm a posse ou propriedade os instrumentos de trabalho; 2) forte dependência econômica desses trabalhadores daquele que detêm os verdadeiros meios de produção e que controlam todo o ecossistema (clientes, fluxos, preços, prazos, organização do trabalho etc.); 3) assunção, pelos trabalhadores, de riscos e custos anteriormente assumidos pelas empresas; 4) precarização das condições de exercício do trabalho; 5) concorrência entre trabalhadores, que gera sua pauperização; 6) exclusão do sistema legal de regulação estatal do trabalho.

Os caminhoneiros foram encorajados a se endividar e tentar adquirir um caminhão próprio, por meio de financiamentos longos e custosos, com o sonho (transformada logo em ilusão) da aquisição de maior autonomia e de “não ter mais patrão” (44,8% dos caminhoneiros estão endividados, conforme pesquisa

da Confederação Nacional do Transporte em 2016. Nada muito diferente do que ocorreu com trabalhadores que perderam seus empregos e adquiriram carros para trabalhar para aplicativos de transporte de pessoas.

O sonho neoliberal se torna pesadelo quando se observa, na realidade, que o Direito do Trabalho tem funções que vão além da função de justiça social e manutenção da dignidade do trabalhador, ao contrário dos delírios fundamentalistas da religião do deus livre mercado (esse mesmo deus, agora se vê, deixa as prateleiras do supermercado vazias e os veículos sem combustível).

Como qualquer aluno de quarto ano de Direito sabe, o Direito do Trabalho não tem nada de revolucionário. Ao contrário, tem como principal característica a ambiguidade constitutiva: cedem-se direitos para a manutenção e governabilidade do sistema capitalista. A Encíclica papal *Rerum Novarum*, de 1891, marco inicial da consciência sobre a inaptidão do direito liberal para lidar com as questões do trabalho, é exemplar nessa característica: propõe a intervenção estatal para barrar o socialismo e comunismo e garantir o direito de propriedade, garantindo condições mínimas para os trabalhadores.

A Constituição da Organização Internacional do Trabalho, de 1919, prevê duas vezes, só em seu preâmbulo, que não haverá paz universal e duradoura sem o Direito do Trabalho. Ninguém fará revolução utilizando-se do Direito do Trabalho. Ao contrário, mais perto de atos revolucionários está quem prega o libertarianismo uberizante, como se percebe pelo resultado do movimento dos caminhoneiros.

Caso fossem empregados, os caminhoneiros teriam como direcionar suas reivindicações, tanto em relação a quem dirigi-las, bem quanto à sua forma. Teriam representantes e canais institucionalizados de soluções dos conflitos coletivos: a Justiça do Trabalho, que há décadas desempenha esse papel. O movimento não se perpetuaria sem solução.

O Direito do Trabalho tem como papel ser a técnica que civiliza a técnica de exploração do trabalho humano (Alain Supiot). Ou seja, é uma técnica

civilizatória. O contrário de civilização é a barbárie. Na barbárie vigora o “todos contra todos” em que, no geral, todos saímos perdendo. Na barbárie uberizante não há lei, não há representantes, não há justiça, não há solução para os movimentos e, portanto, não há paz.

Em outro texto, comentei sobre a ADC – Ação Direta de Constitucionalidade nº 48, que tem como relator o ministro Luís Roberto Barroso. O ministro decidiu monocraticamente suspender todas as ações que discutem a existência de vínculo empregatício entre o caminhoneiro e a transportadora, com base na Lei nº 11.442/2017. Além de se equivocar em premissas básicas e princípios comezinhos de Direito do Trabalho, o ministro afirmou se tratar de terceirização a relação entre os caminhoneiros e empresas de transporte de cargas.

Ora, a terceirização é a prestação de serviços por empresa contratada por outra empresa. Nesse caso, não há empresa, é o próprio caminhoneiro, travestido de “TAC-qualquer”, que realiza o serviço para a transportadora, que por sua vez presta serviços a terceiros. O próprio governo, por Ministro de Estado, afirmou que se trata de locaute e que os “empresários inescrupulosos” vão pagar por isso. Ora, percebe-se, então, que não há que se falar em terceirização: é contratação de trabalhadores, que realizam atividade econômica alheia.

A ADC nº 48 será colocada em pauta para o plenário do Supremo Tribunal Federal decidir sobre suas inconstitucionalidades. Ali será decidido não somente o futuro dos caminhoneiros e de suas condições de vida. Não será decidido apenas o futuro do direito do trabalho e leis claramente inconstitucionais que excluem trabalhadores da regulação estatal. O Supremo decidirá entre o fim e os fins do Direito do Trabalho. Mas, mais que tudo, estará em xeque se este país tem Constituição, se tem lei, se há instituições, se há justiça, se há canalização institucional de conflitos, se há civilização e se haverá paz. Ou se a uberização bárbara, deusa pagã da moda, nos afogará a todos com sua maldição.

Artigo publicado originalmente no site Jota, dia 02/06/2018 e disponível em:

<https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/paralisacao-caminhoneiros-uberizacao-trabalho-02062018>