

Brasília surrealista - II

ESTADO DE SÃO PAULO

No creio em brujas,
pero...

16 JUL 1988

CARLOS PIMENTEL MENDES

Algo de muito estranho está acontecendo em Brasília, se é que ainda se pode estranhar algo procedente daquela cidade. Analisemos então o que ocorreu nos últimos dias.

Num período normalmente tumultuado para o país, pois uma nova Constituição acaba de sair do forno, acompanhada de uma coleção de mandados de injunção, o ministro dos Transportes atabalhoadamente assina e encaminha diretamente ao presidente Sarney - que, pelo visto, autografa qualquer coisa que lhe ponha na frente (lembram da desapropriação de Londrina, no texto da reforma agrária?) - os dois decretos que viram de ponta-cabeça todo o sistema portuário e marítimo do país. Um detalhe é que desta vez (foi apurado) o texto não passou, como de hábito, pelo exame da Procuradoria Geral da República, que certamente teria impedido a trajetória de tal aberração jurídica.

Erros primários são observados no texto, como no caso do artigo 7º do Decreto 96.910, onde a falta da palavra "também" permite a interpretação de que o texto se refere apenas aos portos sob regime de concessão (quando todo o texto restante indica a intenção de ter aplicação para todo o sistema portuário nacional).

Ao afirmarem no final, que são revogadas todas as disposições em contrário, os Decretos simplesmente revogaram de uma penada apenas a Lei das S.A. e a própria Consolidação das Leis do Trabalho... só para exemplificar.

E não foi por falta de aviso. As ameaças de greve geral nos portos, caso tivesse prosseguimento a ideia do comando único, já recomendariam cautela a qualquer governante de bom senso na edição de alguma norma nesta área. Mas - enquanto os próprios órgãos do governo esperavam que o assunto merecesse estudos mais detalhados, talvez uma nova consulta ao setor -, de repente os decretos aparecem publicados no Diário Oficial da União, surpreendendo e revoltando todo o país. Fato raro, empresários e trabalhadores praticamente se uniram a representantes do próprio governo, contra a forma como foi editado o Decreto, tão ditatorial, falho e ambíguo.

E, quando todos buscam uma explicação sobre tal atitude, o ministro dos Transportes está na Itália, o presidente da Portobrás vai para o Japão, o ministro do Trabalho é substituído e o presidente Sarney segue para a União Soviética. No passado, em face de acontecimentos assim, viagens previamente programadas ou mesmo em realização foram canceladas ou adiadas, para que as autoridades viessem consertar a situação criada. Desta vez, parece não importar ou ser assunto de menor importância uma greve geral nos portos, a falência das entidades estivadoras existentes no país, a confusão e insegurança reinante. Para não falarmos de problemas como inflação galopante etc. Tudo está às mil maravilhas neste país abençoado por Deus...

Na quinta-feira passada, tomando conhecimento da entrevista de um armador, no Rio de Janeiro, já adivinhávamos que ali estava uma deixa para o Ministério dos Transportes tentar se safar da enrascada em que se meteu com o pipocar dos mandados de segurança. A desculpa a ser dada - como se confirmou depois - é de que os decretos não concediam às administrações portuá-

rias a exclusividade das operações como entidades estivadoras.

Então, para que o decreto, se antes dele qualquer porto poderia já atuar como entidade estivadora? Fica transparente a tentativa de se tapar o sol com a peneira... Evidentemente, o objetivo do decreto era outro, que ainda permanece obscuro.

Um juiz do Supremo Tribunal Federal não é Deus, que tudo sabe. Humano, seu julgamento depende das informações que receber. O mandato de segurança foi motivado pela ameaça das entidades estivadoras atuais serem prejudicadas pelo monopólio dos portos no setor. Retirada a conotação de monopólio, a tendência do juiz é julgar improcedente a liminar, mantendo a vigência dos decretos. Este parece ser o objetivo imediato do Ministério dos Transportes: garantir a vigência das normas.

Falamos no plural, porque os decretos 96.909 e 96.910 têm estreita vinculação entre si e por isso não podem ser consideradas separadamente. Isso deveria ser levado em conta pelos juizes do STF ao julgarem o mandato de segurança, lembrando que ambos ferem a hierarquia legal, arranhando leis, os decretos-leis já editados e possivelmente a própria Constituição. Ambos contêm igualmente falhas grosseiras de redação, trazendo ambiguidades e contradições perceptíveis até por leigos em matéria jurídica. Se vigorarem com a redação atual, complicarão de vez todo o ordenamento jurídico do setor, de resto já extremamente confuso pela existência de documentos conflitantes, mutuamente revogados, revalidados com efeitos retroativos incompreensíveis, duplicidade etc. Se tanto os ordenamentos jurídicos do trabalho avulso como da exploração portuária são anacrônicos e confusos, fácil imaginar a decorrência de se adicionar um ao outro e acrescentar uma pitada mais de confusão...

Um exemplo ajuda a mostrar a magnitude do problema: existem com a Sunamam incontáveis processos trabalhistas não solucionados por falta de clareza e uniformidade nas normas do setor, mesmo com o assunto tratado a nível federal. Com esses processos - supõe-se - descendo à esfera local, de cada porto, logo surgirão reivindicações de isonomia no tratamento, por empresários e trabalhadores de um porto, considerando as vantagens obtidas em outro terminal portuário. Se a legislação trabalhista é federal (CLT), como o tema será abordado localmente?

Para que se possa sentir a ambiguidade e confusão decorrentes dos dois decretos, citamos trecho do boletim nº 81 da Unidade Portuária de Santos, em que as diretorias dos sindicatos de doqueiros citam exemplos aos males causados pelo comando único. "Vamos supor que falte trabalhador de carga e descarga para um serviço qualquer. Os decretos permitem a utilização de estivador. Suponha que a falta seja de funcionário anotador, o conferente cobre; se faltar artifice, contrata-se uma empreiteira". De onde surgiu essa ideia? Isso não aparece no texto das polêmicas normas, pelo menos a um primeiro exame...

Por todo o exposto, continuamos perguntando quem são os beneficiários desse caos no setor marítimo-portuário. E quem paga à Nação as horas de trabalho perdidas, os prejuízos diretos e indiretos que o Brasil teve - e ainda vai ter - com esses desastrosos decretos?