

O JUIZ AO VOLANTE

Márcio Túlio Viana*

1 – UMA BREVE INTRODUÇÃO

Em meados do século passado, um famoso autor francês¹ lançou um livro chamado *Brasil, Terra de Contrastes*.

Como, naturalmente, contrastes existem em todos os tempos e lugares, o que ele queria era apenas sublinhar o quanto o nosso país é desigual e heterogêneo, se comparado a outros lugares do mundo.

Hoje, não apenas os paradoxos do próprio mundo se acentuam, como o Brasil se esforça por merecer – mais ainda – o título daquele livro.

A nova Lei dos Motoristas parece um exemplo disso. Ela nos mostra um pouco do que se passa nesses tempos tão *pós-modernos* e nesse país com tantas contradições.

Mas é uma lei que também nos ajuda a repensar o juiz. Na verdade, como homem de seu tempo, ele próprio se vê imerso em novos paradoxos, que se refletem em seus modos de ver e viver o Direito.

Nessas breves linhas, aproveitamos algumas ideias antigas, acrescentando outras tantas, todas elas bastante simples.

2 – OS CONTRASTES DO MUNDO

Dizíamos que hoje, em todo o mundo, os contrastes se acentuam. Assim, antes de tratarmos do Brasil, vejamos um pouco do que se passa para além de suas fronteiras.

Sabemos, por exemplo, que nunca houve tanta miséria, em meio a tanta opulência; ou tantos apelos à paz, convivendo com tantas violências; ou ainda tantos belos discursos, disfarçando tantas realidades amargas.

* Desembargador aposentado do TRT da 3ª Região; professor no Programa de Pós-Graduação em Direito da PUC Minas; ex-professor da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

1 Roger Bastide.

DOCTRINA

De um lado, cultuamos o corpo; de outro, transitamos nas virtualidades. Talvez como nunca, queremos afirmar o nosso *eu*; mas ao mesmo tempo mascaramos o nosso rosto e assumimos falsas identidades.

Se a modernidade mesclava liberdades e constrações, tentando controlar o presente e projetar o futuro, a pós-modernidade parece romper com esse casamento, celebrando muito mais os impulsos, os desejos, as explosões.

Em lugar do homogêneo, o variado; do programado, o casual; do certo, o incerto; do absoluto, o relativo; do simples, o complexo; do unitário, o múltiplo; do contínuo, o entrecortado; da história, o capítulo; do eterno, o efêmero².

Os próprios sonhos, quando existem, tendem a ser pragmáticos, a curto prazo, individuais ou de pequenos grupos. Talvez por isso, em junho de 2013, pessoas queimavam bandeiras nas ruas – metáfora de um desejo de viver sem bandeiras, ou pelo menos sem as grandes e duradouras bandeiras de ontem³.

Por outro lado, e mais do que nunca, as nossas vidas se aceleram. Quando corremos nas ruas ou nas esteiras, não apenas revelamos uma preocupação – também crescente – com os nossos corpos, mas expressamos o que se passa no mundo.

Outro elemento importante – e relacionado com a rapidez – é a presença de uma mobilidade crescente.

Na verdade, o mundo começou a se mover especialmente com a modernidade, e mais ainda quando o sistema capitalista introduziu a lógica da acumulação, potencializada pela presença da ciência e da tecnologia nas atividades produtivas.

Desde aquela época, a multiplicação dos objetos vem acompanhando – e reforçando – a emergência de novos valores, conceitos, crenças e sonhos; era (e é) como se tudo passasse a ser possível, sem limites, como acontece, aliás, com a própria ideia de acumulação.

No início da I Revolução Industrial, quando a vida camponesa entrava em choque – ou em estado de choque – com as cidades industriais, até as artes refletiam esse novo modo de ser e de estar no mundo.

2 A propósito, cf., dentre outros, o já clássico livro de HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.

3 A exceção tem sido a ecologia, talvez por se ajustar a uma tendência de valorizar o “natural” e a aspirações pessoais como a de uma vida mais saudável.

DOCTRINA

Assim, por exemplo, enquanto o circo inventava o *globo da morte*, os jornais publicavam charges sobre o caos do trânsito e os teatros encenavam peças como esta:

“(…) uma corrida de quatro sentidos entre dois automóveis, uma locomotiva e uma bicicleta, e também uma corrida de barco a motor, carros de bombeiros apressando-se na direção de um edifício em chamas, várias cenas de tortura e um clímax feito de um ciclone em que o vilão foi morto por um raio.”⁴

Era um modo de dizer o que já acontecia, mas talvez fosse também uma forma de preparar as pessoas para aquele novo mundo, que potencializava a ruptura com um passado que resistia ou tentava resistir às mudanças.

Hoje, porém, damos um novo salto. Todos se movem, ou tentam se mover, de forma ainda mais intensa e constante – não só em termos físicos como em saberes, ofícios, ideias, amores, lugares, desejos e tantas coisas mais. Por isso, quem não consegue se mover tanto, ou tão depressa, pode ser condenado a uma vida pior – embora muitos se movam em condições precárias, exatamente por estarem vivendo também precariamente.

A ênfase que o Direito hoje dá aos transportes se insere, é claro, nesse contexto. Mas ela também se explica pela fuga dos campos, pelo consequente inchaço das cidades, pela carência de políticas habitacionais que privilegiem a classe pobre e outros fatores interligados.

3 – ALGUNS CONTRASTES DO DIREITO

Quais seriam as novas contradições que afetam o Direito?

Certamente, uma pergunta assim exigiria como resposta um livro inteiro, ou uma coleção de livros; mas tendo em vista os limites deste texto, assim como a nossa própria (in)capacidade, tocaremos apenas levemente em um ou outro ponto.

Para isso, partimos da premissa de que as ideias brotam não apenas da razão, mas das emoções. É que, como sabemos, tudo interage com tudo, e não há como separar, por exemplo, um trabalhador do sindicato que o protege, ou mesmo um princípio jurídico das pessoas de carne e osso que o elaboraram.

4 SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular. In: CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, R. (Org.). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac & Naify, 2001. p. 136.

DOCTRINA

Pois bem. O primeiro ponto tem a ver com o nosso olhar diante do Direito. Terá ele se transformado? Parece que sim. Mas até que ponto?

É também difícil dizer. Mas como a sede de liberdade se acentuou, somos muito mais avessos às regras, às disciplinas, exceto àquelas que nos prometem mais liberdade ainda⁵. E esse modo de sentir, ou esse novo olhar, já afeta, por si só, a norma jurídica – especialmente quando tem natureza cogente, imperativa.

Por outro lado, como a sede de igualdade também cresceu, somos muito mais refratários às hierarquias – o que se reflete, igualmente, em nossas relações com a lei, fazendo com que ela se torne mais vulnerável às críticas.

Até a apologia do novo – potencializada pelo consumo – enfraquece a imagem da norma jurídica, que não apenas por tradição, mas talvez até *por natureza*, carrega em si a utopia de durar para sempre, ou pelo menos por muito tempo.

Nesse sentido, também a mobilidade do mundo passa a ser um problema. Assim como pretende durar – ou por isso mesmo – a norma jurídica sonha em se manter igual ao que foi; e essa antiga virtude pode ser hoje sentida como imperfeição⁶.

Por outro lado, a onda de relativismos, de dúvidas e desconfianças que – desde as últimas guerras, pelo menos – têm invadido a Ciência e a Filosofia, hoje também se exacerba; e tudo isso vai abalando as certezas do – e no – Direito.

E como o *eu* está em alta – e as *selfies* são apenas um exemplo –, veremos todos nos *empoderar*, como diz o verbo da moda. Seja nas passeatas, nos programas esportivos, nos enredos das novelas ou até no orçamento das cidades, todos exigem dizer suas verdades, *participar*.

E não é diferente com a interpretação do Direito.

Há algum tempo, um ex-aluno⁷, que é também auditor-fiscal, dizia-nos que o patrão que hoje é multado já não se limita a reclamar da sorte ou a censurar a multa; quer interpretar, ele mesmo, as palavras da lei, ao mesmo tempo em que questiona sua razão de ser.

5 É nesse contexto que se insere, por exemplo, o movimento para a redução da maioria penal, que supostamente permitiria às classes abastadas transitar com menos medo pelas cidades.

6 São usuais, por exemplo, as afirmações de que a CLT “está velha”.

7 Thiago Moraes Raso Leite Soares, chefe de fiscalização na SRTE-MG.

E se pensarmos em tudo isso, talvez possamos entender porque – como ensina Canotilho – a fonte de produção normativa vai se deslocando “do centro para a periferia, da lei para o contrato, do Estado para a sociedade”⁸.

Daí também porque, no campo trabalhista, a negociação coletiva ganha novo impulso; conquista mais legitimidade; mais do que nunca, parece democrática, igualitária e justa, *politicamente correta*, entrando em sintonia com as mesmas tendências de participação e empoderamento.

Acontece que se, de um lado, essas tendências parecem fortalecer os protestos e exigências, de outro conspiram contra a sua *organização*. Desse modo, se é verdade que ainda nos unimos de modo casual e temporário – ao marcharmos de braços dados nas ruas, ou ao ajudarmos as vítimas de um *tsunami* – somos hoje mais resistentes às instituições, seus projetos e hierarquias⁹. Na medida em que tentamos afirmar a nossa voz e a nossa presença no mundo, desvalorizamos ou desqualificamos crescentemente toda tentativa de nos ordenar – e isso se aplica também ao sindicato. De certo modo, é como se nos tornássemos, todos, um pouco adolescentes...

Assim (e não só no campo jurídico), o difuso e o ocasional vão ocupando os espaços do institucional, do coletivo. E o próprio trabalhador – em maior ou menor medida, dependendo até de sua profissão – passa a ser cúmplice no processo de destruição da entidade que o representa.

Some-se a isto o fato de que a pós-modernidade também celebra o fluido, o mutante – qualidades quase incompatíveis com o sindicato, ou pelo menos com o sindicato que conhecemos. E a reestruturação produtiva – potencializada pela globalização, e sustentada também pela ideologia – *completa o serviço*.

Nesse último ponto, não custa notar que uma das estratégias da nova empresa – a terceirização – ajuda a superar uma contradição que o próprio sistema havia facilitado, mas que acabou lhe criando dificuldades. É que, para produzir, foi preciso reunir os trabalhadores – o que acabou provocando a sua união. Hoje, porém, já é possível *produzir sem reunir*, com as empresas em rede, e até mesmo *reunir sem unir*, dadas as diferenças de interesses entre terceirizados e empregados das tomadoras.

E enquanto se libera, passo a passo, desta sua contradição, o sistema capitalista vai criando um novo paradoxo, mas desta vez em prejuízo da classe operária. De fato, no mesmo momento em que os sentimentos, as ideias e

8 CANOTILHO, J. J. Gomes. *Direito constitucional*. Coimbra: Almedina, 1991. p. 21.

9 Nesse sentido, cf. FERRARESE, Maria Rosaria. *Le istituzioni della globalizzazione*. Bologna: Il Mulino, *passim*.

DOCTRINA

as emoções apontam para a participação, para o contrato, para a democracia direta, para a negociação – ou seja, para o sindicato –, entram em cena outros elementos, tanto objetivos quanto subjetivos, que afetam sua posição de força e relativizam muito a noção de que a vontade coletiva, por si só, é suficiente para equilibrar a balança e viabilizar as conquistas.

Por outro lado, é interessante notar como o Direito do Trabalho tem interagido – muito mais do que antes – com outros ramos jurídicos, o que, aliás, tem tudo a ver com um tempo que também é marcado pelas colagens, pelas misturas, pelas fronteiras cada vez mais porosas, pelo encontro de diversidades; e é importante observar, também, como esse fenômeno faz nascer duas tendências diametralmente opostas.

De fato, enquanto as normas trabalhistas *típicas* vão perdendo força – tanto em termos de construção formal como no que diz respeito à efetividade –, as normas *civilistas* transpostas para a relação de emprego ganham cada vez mais peso e legitimidade. É cada vez mais difícil, por exemplo, construir novos direitos sociais, como nos tempos em que foram inventados o 13º salário, as férias ou a estabilidade no emprego; aliás, até os reajustes salariais enfrentam resistência crescente, ao passo que a efetividade dos antigos direitos diminui. No entanto, são cada vez mais frequentes as leis, sentenças e autos de infração que – em planos diversos – punem as empresas por assédios, discriminações ou violações de intimidade.

Talvez esse paradoxo possa ser melhor entendido se pensarmos, de um lado, que as normas trabalhistas *típicas* afetam diretamente o lucro empresarial, opondo-se ao credo neoliberal; e também se notarmos que o mesmo credo entra em curiosa sintonia com nossas aspirações de liberdade e de igualdade (pelo menos em termos formais), na medida em que prega a liberdade de empresa e a igualdade em suas contratações – sejam elas individuais ou coletivas – sem as tradicionais constrições da CLT.

Já as normas *civilistas*, de outro lado, só por vias travessas e episódicas afetam os cofres das empresas; e além disso estão perfeitamente sintonizadas com aquelas mesmas aspirações, o que as torna imunes às pressões do mercado. Basta notar, por exemplo, que as vozes que se levantam contra a “rigidez” das regras salariais não se atrevem a defender explicitamente qualquer forma de discriminação, por mais que possam desejar fazê-lo; ao contrário do primeiro, este último discurso é tido pela sociedade em bloco (inclusive a mídia) como indefensável, ou seja, *politicamente incorreto*.

DOCTRINA

E nesse campo de proteção crescente se inserem também – pelo menos em teoria – as normas de saúde e segurança no trabalho, e não apenas por razões de fundo social ou humanitário, mas pela convergência com um ambiente que – como dizíamos – celebra o presente, desconfia do futuro (inclusive no céu), transforma o corpo num substituto da alma¹⁰, valoriza a “qualidade de vida” e os cuidados pessoais e por essas e outras razões tenta afastar pelo maior tempo possível as múltiplas formas da morte.

Além desses fatores – mais ou menos comuns no resto do mundo –, o Brasil se vê às voltas com os seus próprios paradoxos.

De um lado, por exemplo, tivemos a emersão de um Presidente operário, que encarnava – por sua simples presença, ou por sua *presença simples* – tanto uma nova postura dos brasileiros em face de seus preconceitos históricos como o despertar de uma nova sensibilidade diante das questões sociais.

Não à toa, ao longo desses anos, a onda neoliberal não produziu tantos estragos quanto certamente provocaria; e o Tribunal Superior do Trabalho, fortalecido pelo idealismo de novos ministros, passou por um processo de transformação – como se ampliasse sua própria competência – deixando de ser apenas um órgão uniformizador da jurisprudência para se postar, até simbolicamente, como defensor do Direito do Trabalho, em face do verdadeiro furacão que o vem abalando – desde, pelo menos, os anos 1990.

Naturalmente, nem tudo são flores; a jurisprudência do TST nem sempre avança como deveria, e não raras vezes cede às pressões e transige; mas de um modo geral, como dizíamos, tem servido de obstáculo importante – ainda que relativo – aos estragos que se pretendem fazer. Basta olhar à nossa volta, inclusive para o que tem acontecido em países europeus.

No entanto, as contradições mais graves ainda estão em curso, ameaçando os trabalhadores – como o projeto que alarga a terceirização, confundindo homens e coisas, ou a perigosa *reforma trabalhista* que volta e meia é anunciada nos jornais.

Mais grave ainda do que isso é o fato de estar renascendo um clima favorável às precarizações, extremamente reforçado pelas crises – política e econômica – que vêm roubando legitimidade do Governo Dilma Rousseff. Nesse sentido, as próprias crises têm um forte traço ideológico, ou mesmo estratégico: cria-se um ambiente que não só conspira contra as políticas sociais como dificulta a resistência.

10 BAUDRILLARD, Jean. *La société de consommation*. Paris: Denoel, 1970. p. 199.

Um bom exemplo é a fiscalização do trabalho: se antes já era vítima de um processo de fragilização – com poucas verbas, pouco pessoal e importância política decrescente – hoje tende a sofrer ainda mais, sob o argumento de que há déficit fiscal.

Embora se insira naquele contexto mais geral, que envolve outros países do mundo, a nova Lei dos Motoristas é também um exemplo de um clima precarizante que parecia estar se arrefecendo, mas que vai ganhando força (de novo) no Brasil.

3.1 – Observações genéricas sobre a nova lei

Como os transportes afetam em grau cada vez maior toda a população, é claro que os motoristas contam com um poder de pressão que falta à maior parte das categorias profissionais¹¹.

No entanto, essa mesma razão que parece favorecê-los – ou seja, a importância crescente dos meios de locomoção – milita também a favor da classe patronal. Basta lembrar o peso do *lobby* do setor não só no Congresso Nacional como junto às prefeituras municipais. Aliás, basicamente, foram as mobilizações de uns e o *lockout* dos outros que criaram o ambiente favorável, respectivamente, para as Leis ns. 12.619/2012 e 13.103/2015, que a sucedeu.

Ainda pela mesma razão de fundo, que lhes daria, em tese, peso político, os motoristas se tornam – paradoxalmente – cada vez mais vulneráveis à crítica social, reproduzida e também produzida pela grande mídia – que tende a traduzir toda greve como “baderna” ou “irresponsabilidade”, por se mostrar supostamente insensível aos interesses da população.

Esquece-se a mídia, porém, que foi em grande parte graças à greve que as minorias conseguiram humanizar um pouco o sistema capitalista – tarefa que mais parecia uma *contradictio in terminis*, e que dificilmente teria sido alcançada, no nível em que conseguiu ser, apenas com teorias. Nesse sentido, uma greve de motoristas nunca foi ou será uma simples greve de motoristas, assim como o próprio Direito do Trabalho nunca foi ou será apenas um Direito limitado aos empregados, ou mesmo aos trabalhadores em geral – pois suas águas se expandem, como as enchentes dos rios, seja inspirando, pressionando ou ensinando outros ramos jurídicos.

11 A propósito, ensina Gabriela Neves Delgado que o valor que se dá ao trabalho, em cada época ou lugar, responde pela própria valorização do trabalhador (*Direito fundamental ao trabalho digno*. São Paulo: LTr, 2015).

Mas não são fatores apenas midiáticos ou ideológicos que relativizam a força de uma categoria como esta. Embora em menor medida, ela está sujeita às mesmas tendências que põem em crise a classe operária como um todo, e que (como vimos) deslizam por caminhos tortuosos, que vão desde a reestruturação produtiva até às novas subjetividades dos trabalhadores.

Tudo isso talvez explique, de um lado, a emergência da Lei nº 12.619/2012, que nasceu basicamente de negociações entre as categorias profissional e econômica; e, de outro, seu *atropelamento* pela Lei nº 13.103/2015, que parece ter brotado muito mais das mãos empresariais, corrigindo à sua maneira os supostos excessos da primeira¹².

Vejamos, então, alguns de seus aspectos.

Para o bem e para o mal, a nova lei entra em compasso com certas tendências do nosso tempo, e mesmo com as contradições do nosso país.

Para começar, ela sucede à outra num intervalo de apenas três anos, o que nos velhos tempos surpreenderia, mas hoje a faz parecer melhor, só por ser nova, mesmo sendo pior; ao mesmo tempo, ou por isso mesmo, não só revela como reforça uma nova ideia a respeito do Direito do Trabalho, como se todo ele fosse agora destinado a ser efêmero, inconstante.

Por outro lado, a nova lei parece desprezar o princípio da irretroatividade das conquistas sociais¹³, que – mesmo tendo sido pensado em relação à Constituição – deve ser aplicado ao Direito do Trabalho em geral. Dizemos “parece desprezar” porque uma conclusão definitiva a esse respeito mereceria um estudo comparativo maior, mais detalhado, com a lei anterior. No mínimo, porém, se a comparação for feita por tópicos ou temas – como recomenda a

12 Nesse sentido, escreve Daniel Dias de Moura – professor e advogado militante no setor sindical rodoviário – que “o projeto que deu origem à Lei nº 12.619/2012 (...) foi fruto do diálogo entre os entes nacionais representantes das categorias econômica e profissional diretamente afetadas pelas condições de trabalho no transporte e que, baseados em estudos e nas experiências das partes, flexibilizaram normas imperativas, visando garantir a atividade econômica e, também, um patamar mínimo de sobrevivência para os trabalhadores”. Já a Lei nº 1.303/2015, “além de alterar a CLT e diversas outras normas, revoga dispositivos da Lei nº 12.619/2015, retirando as garantias mínimas que eram atribuídas aos trabalhadores, como, por exemplo, os limites que eram impostos à negociação coletiva sobre o intervalo intrajornada” (Intervalo intrajornada dos motoristas e cobradores previsto na Lei nº 13.103/2015: o limite da negociação coletiva. In: PASSOS, André Franco de; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard [Org.]. *Motorista profissional – aspectos críticos à Lei nº 13.103/2015 – análise do novo referencial normativo, com remissões à Lei nº 12.619/2012*. São Paulo: LTr, 2015. p. 194/203).

13 A propósito, cf. REIS, Daniela Muradas. *O princípio da vedação do retrocesso no direito do trabalho*. São Paulo: LTr, 2006.

melhor doutrina¹⁴ –, é possível afirmar que vários blocos de direitos (como os relativos à jornada de trabalho) foram realmente diminuídos¹⁵.

Note-se que há vários pontos da nova lei – a possibilidade de fracionamento do intervalo interjornadas, por exemplo – cujos reais efeitos, em termos de cansaço físico ou mental, talvez só possam ser avaliados com precisão e segurança pelos que têm experiência diária na profissão. No entanto, ou por isso mesmo, a pronta reação dos trabalhadores deve ser um ponto importante a considerar.

Veja-se, a propósito, que a lei anterior era conhecida como “Lei dos Motoristas” ou até mesmo “Lei dos Descansos” – ao passo que a atual, no dizer de sindicatos profissionais, deveria ser chamada de “Lei das Empresas de Transportes”, ou algo do gênero. Nesse sentido, é bom levar em conta, também, que a primeira surgiu a partir de pressões da classe trabalhadora – reforçadas por uma ação civil pública¹⁶ – mas desembocou em amplo acordo, envolvendo a classe empresarial e o MPT; já a segunda ganhou forças com um *lockout*, e a ponto de não ter exigido tanto consenso.

A nova lei também interage, de forma mais intensa, com outros interesses e mesmo com outros ramos jurídicos, colocando de certo modo o motorista a serviço da política de segurança nas estradas, e chegando a ponto de exigir-lhe exame toxicológico – o que pode ser visto sob dois prismas, positivo ou negativo, mas de qualquer forma revela o quanto a categoria vai se tornando cada vez mais vulnerável às exigências da sociedade, na medida de sua própria importância, ou da importância dos transportes – como dizíamos acima.

14 No sentido dessa forma de interpretação, cf. DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de direito do trabalho*. São Paulo: LTr, 2014; e DEVEALI, Mario. *El derecho del trabajo en su aplicacion y tendencias*. Buenos Aires: Astrea, 1953.

15 Para Edésio Passos, “a Lei nº 12.619/2012 veio confirmar o conceito fundamental do estatuto celetista: proteger-disciplinando, libertar-limitando. Com a Lei nº 13.103/2015, todavia, a história da CLT é deixada de lado, numa contradição com a natureza tutelar do Direito do Trabalho” (Apresentação. In: PASSOS, André Franco de; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard. *Op. cit.*, p. 3). Como que referendando essas palavras, declara o Presidente da Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná, João Batista da Silva, que as novas regras “precarizam as condições de trabalho e retiram direitos básicos, como dormir e se alimentar de forma digna” (*apud* GUNTHER, Luiz Eduardo. Prefácio. In: PASSOS, André Franco de; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard. *Op. cit.*, p. 13). No mesmo sentido, cf. GEMIGNANI, Tereza Aparecida; GEMIGNANI, Daniel. Motorista profissional: análise específica e contextualizada das Leis ns. 12.619/2012 e 13.103/2015. In: MIESSA, Elisson; CORREIA, Henrique (Coord.). *Estudos aprofundados da magistratura do trabalho*. 2. ed. Salvador: Juspodivm, 2015. p. 391-417.

16 A ação foi movida pelo MPT do Mato Grosso, e obteve liminar que restringia o tempo de direção nas estradas. Segundo análise de Daniel Dias de Moura (*op. cit.*), essa ação “alavancou a negociação entre as classes profissional e patronal, intermediada pelo próprio MPT, e que culminou na Lei nº 12.619/2012”.

Outro aspecto a se destacar é o seu algo grau de casuísmo, que se de um lado entra em descompasso com certa tendência – mais genérica – do Direito, de outro lado revela uma contratendência, no sentido de um certo controle do Poder Judiciário, talvez para frear o processo de expansão ocorrido nas últimas décadas¹⁷. Sob esse aspecto, a lei parece ter sido feita com extremos cuidados em relação à jurisprudência atual ou futura, tentando a cada momento bloquear as estradas, suprimir os desvios, e assim reduzir, *por tabela*, as mudanças de rota mais progressistas.

Um traço positivo da lei é a ratificação e generalização da tese de que o motorista está (ou deve estar) sujeito às regras de controle da jornada. No entanto, na prática, ela abre espaço para a ampliação das horas extras, mesmo habituais, e flexibiliza (para pior) pausas e repousos, o que vai de encontro ao próprio objetivo paralelo de garantir segurança nas estradas¹⁸.

A lei também entra em sintonia com a tendência atual de enxugar a relação trabalho-salário, tentando fazer com que o segundo corresponda o mais possível ao primeiro, *tanto por tanto*, o que por sua vez reflete ou mimetiza, no mundo do Direito, o que vai se passando na própria relação empresa-empregado¹⁹.

Não custa notar, ainda, que uma lei que flexibiliza pode ter efeito multiplicador, não só abrindo espaço para outras leis do mesmo gênero como perturbando a interpretação das normas existentes. Por outro lado, como dizíamos, a presença do sindicato no processo de flexibilização é hoje insuficiente para garantir que o convênio coletivo seja justo; e pode ter também consequências mais amplas, valendo como uma espécie de autorização *da própria classe trabalhadora* para que o Direito dê marcha a ré. Nesse caso, o Poder Público estaria descartando para o sindicato o *serviço sujo*, enquanto se aliviaria do desgaste político, neutralizando as críticas operárias. O resultado final pode ser uma flexibilização ainda mais efetiva e duradoura.

Nesse sentido, um aspecto especialmente preocupante da nova lei é a omissão do preceito antigo que condicionava explicitamente a negociação de novas condições de trabalho à ausência de prejuízo à saúde e à segurança do trabalhador (art. 235-H). Embora se possa considerar que uma norma como

17 Nesse sentido, fala-se, com frequência, em “processo de judicialização” ou mesmo em “governo de juízes”.

18 A propósito, Moura (*op. cit.*, p. 194) observa que “existem centenas de estudos científicos que comprovam os danos que as condições de trabalho no transporte urbano causam aos trabalhadores”.

19 Queremos dizer, com isso, que a empresa de hoje tende a se utilizar, em cada momento, apenas o pessoal estritamente necessário, o que se reflete não só nos índices de desemprego, mas também no grau de efetividade da norma, já que a submissão do trabalhador à violação de seus direitos é diretamente proporcional ao medo de ser despedido.

DOUTRINA

essa seria redundante, e por isso desnecessária, sua presença poderia evitar, na prática, que a convenção coletiva fosse usada *in pejus*; ao passo que a sua supressão talvez seja interpretada pelos atores sociais como uma espécie de autorização em sentido oposto.

4 – A FALA DOS TRABALHADORES

Enquanto as entidades patronais, de um modo geral, tentam defender a nova lei, os trabalhadores lhe apontam mais defeitos que virtudes.

Pelo que se percebe das manifestações sindicais, os aspectos mais criticados são o pagamento do tempo de espera não como hora extra, mas à razão de 1/3 do tempo normal, como se se tratasse de sobreaviso; a possibilidade de fracionamento do intervalo interjornadas; a autorização para trafegar mais tempo no volante, antes do descanso regular; o repouso no próprio veículo, e até mesmo quando ele estiver em movimento, no caso de haver dois motoristas. Muitos chamam a atenção para a figura do “transportador autônomo de cargas auxiliar”, que lembra uma quarteirização. Já os aspectos festejados se resumiriam basicamente a algumas regras sobre o controle da jornada, uma certa valorização da negociação coletiva e o seguro de vida obrigatório.

Atualmente, tramita no STF a ADIn 5.322, proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT, que questiona vários pontos da Lei nº 13.103/2015, “especialmente” os arts. 4º a 7º, 9º, 15 e 22. Em seus argumentos, os trabalhadores apontam os princípios constitucionais da dignidade, dos valores sociais do trabalho, da irredutibilidade salarial, da legalidade, da finalidade social da lei, da impessoalidade, da igualdade e da ordem econômica e social. Já a Advocacia-Geral da União, em seu parecer, levanta várias preliminares e, no mérito, opina pela improcedência da ação.

Segundo J.R.C., motorista de carga,

“com a chegada da Lei nº 12.619/2012, tinha melhorado para nós que somos empregados e trabalhamos com carga viajando em carreta, pois com esta Lei passamos a ter direito de parar a cada quatro horas para descansar um pouco e isto é fundamental, principalmente quando você dirige um carro pesado, que a cada hora de um carro pequeno é duas e meia para nós. Agora parece que acabou com a nova lei.”

DOCTRINA

Para E.A., que trabalha com caminhão de mudança, com a chegada da Lei nº 12.619:

“(…) tinha até ficado bom, pois as horas de trabalho e de descanso ficou clara (*sic*). Por exemplo, para nós que viajamos e às vezes ficamos até uma semana fora, quando a gente estava na estrada, sabia que a cada quatro horas podia descansar e que na volta para casa teria folga, mas com esta nova lei, que não sei o número (*sic*), ficou pior, pois a gente é obrigado a trabalhar até 12 horas por dia e a empresa diz que é o sindicato que assinou.”

Na opinião de um motorista de uma empresa distribuidora de bebidas, que não quis se identificar,

“com a Lei nº 12.619 tinha ficado bom, mas depois disso para muitos trabalhadores ficou pior, pois foram demitidos da empresa para continuar trabalhando para ela mesma, como TAC Auxiliar (transportador autônomo de cargas auxiliar), sem direito nenhum. Para os motoristas que tinham caminhão ou muito tempo de casa, foi bom, pois a empresa acertou para eles comprar mais caminhão e agora quem não tem, tem que trabalhar para eles, para o TAC (transportador autônomo de cargas).”

Para Hamilton Dias de Moura, Secretário Executivo do FNDL – Fórum Nacional em Defesa da Lei nº 12.619/2012, e ex-presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviários de Belo Horizonte,

“(…) a Lei nº 13.103/2015 retirou várias garantias atribuídas aos motoristas, mas o maior prejuízo foi a redução do intervalo contínuo de 11 horas, entre uma jornada e outra, para 8 horas e, também, o não pagamento do tempo em que o motorista fica aguardando dentro dos caminhões para desembarcar a carga transportada, criando o chamado ‘tempo de espera’, que na verdade é tempo à disposição.”

5 – O JUIZ E SUAS NOVAS CONTRADIÇÕES

Como certa vez escrevemos²⁰, as novas linhas de montagem ainda produzem mercadorias em massa, mas em pequenos lotes, variados e cambiantes. E de forma muito mais veloz. Além disso, a nova fábrica nunca se satisfaz: cobra *performances* crescentes.

20 VIANA, Márcio Túlio. A função judicante: entre a racionalidade taylorista e a pós-modernidade. In: MIESSA, Elisson; CORREIA, Henrique (Coord.). *Estudos aprofundados da magistratura do trabalho*. 2. ed. Salvador: Juspodivm, 2015.

DOCTRINA

Do mesmo modo, o juiz. Ele deve se mostrar ágil, rápido e *decidido*. E como as matérias-primas que ele utiliza – a lei e o fato – são cada vez mais heterogêneas, as circunstâncias o obrigam a se atualizar *picotadamente*, em tempo real e sem profundidade – mais ou menos como faz quando assiste ao jornal da TV.

No entanto, se o juiz é obrigado a acelerar, nem por isso deixa de pagar multa pelo excesso de velocidade: são cada vez mais frequentes os casos de doenças e mortes ligadas à ansiedade, às preocupações e ao esforço mental²¹. Ele tem pressa, é mais pragmático, e não só por isso – mas também porque vive muito mais o presente – já não alimenta as mesmas utopias.

Mas se ele tem pressa, é também porque todos têm pressa, como já observamos, e por isso valorizam a pressa, ou medem o valor das coisas pela pressa. A rapidez dos transportes é apenas outro aspecto – talvez o mais visível – desse mundo cada vez mais veloz.

Ora, a Justiça do Trabalho também tem pressa. Em face do espírito neoliberal e mesmo pós-moderno, o simples fato de ser um órgão do Estado já a faria submergir numa crise de legitimidade; mas como o próprio trabalho humano por conta alheia tem sido ainda mais depreciado, ela também se deprecia, e o modo mais simples de resgatar o prestígio perdido – também em sintonia com os novos tempos – é mostrar números, bater recordes, dar *show*.

É claro que a preocupação com o tempo também se explica – e se justifica – pela percepção de que uma sentença tardia é sempre injusta. Mas até mesmo uma percepção como esta pode ter se tornado mais viva a partir do momento em que todos ficaram com pressa, ou com mais pressa, seja para caminhar, trabalhar, emitir opiniões ou trocar canais da TV.

Seja como for, é evidente que as novas exigências têm o seu lado positivo. O problema é a sua outra face. A cultura da rapidez, a competição pelas estatísticas e até a preocupação com a imagem podem provocar instruções menos cuidadosas, juízes mais impacientes e estressados, terceirizações crescentes nos julgamentos e menos tempo para estudos e reflexões.

Sob esses aspectos, uma lei casuísta como esta – e que, em vários pontos, parece caminhar para trás – tem mais *chances* de ser aplicada em sua literalidade – ou seja, *com pressa* – do que pensadamente, como elemento de um verdadeiro processo. A menos que o juiz, por sua conta, negocie com o tempo, ou com as pressões que recebe, cadenciando um pouco os seus ritmos.

21 Nesse sentido, Jorge L. Souto Maior e Sebastião Geraldo de Oliveira falam em “direito à desconexão”.

Na verdade, do mesmo modo que o *slow* tem se oposto ao *fast*²² em várias dimensões da vida social, o juiz criativo, estudioso, idealista e paciente conta com elementos a seu favor, no que podemos considerar uma outra contradição dos novos tempos.

6 – O JUIZ E SUAS NOVAS POSSIBILIDADES

Em meados do século passado, escrevia o grande Eduardo Couture:

“O juiz é um homem que se move dentro do direito como o prisioneiro dentro de seu cárcere. Tem liberdade para mover-se e nisso atua sua vontade; o direito, entretanto, lhe fixa limites muito estreitos, que não podem ser ultrapassados. O importante, o grave, o verdadeiramente transcendental do direito não está no cárcere, isto é, nos limites, mas no próprio homem.”²³

Hoje, se o juiz continua no cárcere, parece que o seu espaço se alarga. As restrições que não impedem que ele se sinta diferente, ou queira ser diferente, comparado ao juiz de ontem.

Na medida de suas forças, e como já escrevemos²⁴, o juiz dos novos tempos estende ou quer estender suas mãos por entre as grades, ávido por tocar o mundo. Se antes acompanhava os acordes de uma sinfonia, com pouca área de manobra, hoje se sente tentado a improvisar, como no *jazz* ou no chorinho.

Não custa lembrar, a propósito, que a doutrina tem conferido aos princípios uma importância e um papel que antes não lhes atribuía, pelo menos na mesma dimensão²⁵. Mas é provável que a própria evolução doutrinária se ligue às aspirações – hoje, maiores – de liberdade e igualdade, já que, como dizíamos, as ideias acompanham as emoções, e vice-versa. Nesse sentido, o juiz que se apoia nos autores para aplicar um ou outro princípio e assim completar – ou mesmo *corrigir* – a regra é também o homem que se sente com vontade e até *no direito* de criar, de inovar, de expressar o seu *eu*, de participar ativamente da própria produção da norma jurídica.

22 Veja-se, por exemplo, o *slow food*, que acabou se tornando *slow movement* e já contagia (embora minoritariamente) vários segmentos e práticas sociais.

23 COUTURE, Eduardo. *Introdução ao estudo do processo civil*. Rio de Janeiro: José Konfino, 1951. p. 87.

24 VIANA, Márcio Túlio. *Op. cit.*, p. 195.

25 Sobre a matéria, no nosso campo, além da obra clássica de Plá Rodriguez, veja-se o pequeno-grande livro de DELGADO, Mauricio Godinho. *Princípios de direito individual e coletivo do trabalho*. São Paulo: LTr, 2010.

E como, digamos assim, o *lugar dos princípios* é sobretudo a Constituição, é nela que o juiz procura e encontra soluções que antes pareceriam fora dos autos, da lei ou do mundo. A *Carta Magna* dos outros tempos, que pairava muito acima de nossas cabeças, e só nos socorria nas *grandes questões*, é hoje a *cidadã* que nos protege diariamente, mesmo nas coisas pequenas, como se passasse de deusa inacessível a santa padroeira. E é também possível que a sua ressignificação – obra dos mesmos autores – se articule igualmente com tudo isso.

Além disso, como lembramos, a realidade se tornou muito mais multiforme e cambiante, pondo em crise as pretensões uniformizadoras da lei. Por várias razões as normas jurídicas – especialmente as trabalhistas – já não conseguem cumprir tão bem o seu papel, pelo menos em linha reta: presas em sua camisa de força, e pressionadas por todos os lados, também elas pedem socorro aos princípios²⁶.

Ora, ao lançar os seus olhos para além e para cima da CLT, o juiz se faz *mais juiz*, se comparado àquele dos velhos tempos – o que não deixa de atender também aos desejos do homem pós-moderno, sempre em busca do *mais* para si. É curioso notar como esse alargamento se reflete até fora da sala de audiências, onde o juiz – sem deixar de ser o que é – desliza com facilidade dos congressos jurídicos às manifestações políticas ou às entrevistas nos jornais ou na TV.

Desse modo, se um juiz do trabalho – apesar da crise das utopias – sentir-se ainda tocado pela *velha chama*, e quiser de algum modo lutar o bom combate, terá ao seu dispor um arsenal quase inédito – em que pese a pressão pela rapidez ou a onda legislativa que tenta restringir seus passos, especialmente no primeiro grau.

De forma inversa, porém, se o mesmo juiz, ao escolher a carreira, tiver se deixado levar menos pelo sonho de um novo mundo que por seus próprios sonhos de consumo, também terá um vasto material discursivo à sua disposição. Assim, é possível que a afirmação dos valores hedonistas, do “direito de viver bem a vida”, o afete, seja o autorizando a se defender do estresse ou a se realizar de forma mais plena – o que pode, certamente, melhorar a qualidade de suas sentenças – seja justificando eventuais negligências. Neste último caso, o mesmo contexto que o possibilita ser *mais juiz* o convida a ser *menos juiz*; cantos de sereia podem seduzi-lo a trocar compromissos com a sociedade pelos compromissos com o corpo, com o salário e o bem-estar – como de resto

26 FERRARESE, Maria Rosaria. *Op. cit., passim*. O enfraquecimento das regras tem gerado reações opostas, como a tendência à criminalização de tudo. Talvez se possa dizer o mesmo quanto à supervigilância de todos sobre todos.

acontece em tantas profissões; e também aqui, como diria Couture, a dimensão do juiz dependerá do homem ou da mulher que habita dentro dele.

Por outro lado, as mesmas razões que levam hoje o juiz a privilegiar os princípios conspiram a favor de uma releitura dos próprios princípios – que pode se tornar tão aberta, tão livre, a ponto de inverter o seu sentido original. É o que acontece, por exemplo, quando se diz que para proteger o trabalhador é preciso proteger a fonte de trabalho, o que implica, em última análise, desproteger o trabalhador... No limite, a mesma liberdade de interpretação, conjugada com um olhar enviesado da realidade, pode levá-lo a questionar a própria essência – protetora – do Direito do Trabalho, devolvendo-o ao seu porto de origem, de forma a transformá-lo, na prática, em um simples ramo do Direito Civil.

É claro que não se pode pretender que o juiz seja diferente dos outros homens, o que o faria retornar à condição divina. Também ele pode voltar os olhos para a sua saúde, para o seu corpo ou mesmo para o seu ego. Mas ainda assim é possível conciliar ideias e emoções. Na verdade, se ele optar por um caminho mais solidário, ou mais sensível à questão social, estará também escolhendo, de certo modo, uma boa “qualidade de vida”, assim como estará valorizando a própria função e afirmando a sua personalidade.

Nesse passo, é importante notar, com vários autores²⁷, como o esvaziamento dos grandes projetos, valores e instituições tem dificultado a busca de um sentido para as nossas vidas. Ao contrário de antes, quando as utopias eram fortes e as opções já estavam à nossa espera – capitalismo ou comunismo, por exemplo –, hoje as escolhas se multiplicam, como num supermercado²⁸, e as nossas referências são pragmáticas e mutantes. Ora, quando busca um sentido mais humano para a norma jurídica, o juiz pode estar encontrando, também, um sentido para a sua vida.

Na hipótese dessa nova lei, o juiz consciente e ativo²⁹ – *ao volante* de cada processo – poderá questionar, por exemplo, se as horas extras do motorista (assim como as dos outros trabalhadores) poderão ser habituais, mesmo quando a Constituição de 1988 possibilita a interpretação contrária³⁰; ou se o princípio da vedação do retrocesso se limita ou não às regras constitucionais;

27 Como Lyotard, Bauman, Harvey, Ulrich Beck, Nicole Aubert, Sennet e tantos outros.

28 A comparação é de AUBERT, Nicole. *L'intensité du soi*. In: AUBERT, Nicole (Org.). *L'individu hypermoderne*. Paris: Éirès, 2010. p. 83.

29 Sobre o ativismo judicial, cf. TEODORO, Maria Cecília Máximo. *O juiz ativo e os direitos trabalhistas*. São Paulo: LTr, 2007.

30 Nesse sentido, veja-se o trabalho pioneiro de ABDALLA, Vantuil. *Horas extras habituais – nunca mais*. *Suplemento Trabalhista LTr*, São Paulo: LTr, ano XXV, n. 106/89, 1989. Adotamos a lição em pequeno livro: *Para entender o salário*. São Paulo: LTr, 2015.

DOCTRINA

ou se a convenção coletiva pode reduzir direitos, sejam ou não salariais, sem que haja uma real e proporcional contrapartida.

Poderá ainda entender – como faz com inteligência Luiz Eduardo Gunther³¹ – que “se o transporte é um direito fundamental, o motorista, que o executa, deve, também, ter garantias fundamentais” – o que o levaria a concluir, como fazem tantos autores, que mesmo aqueles direitos não formalmente inscritos na Constituição podem estar concretamente dentro dela, não podendo (também por isso) sofrer retroação.

Diz um autor³² que em geral vemos o silêncio como falta, como ausência. Seria “um simples resto” da linguagem. Mas na verdade – ele ensina – o silêncio é “reduo do múltiplo”, lugar do possível. Enquanto a palavra nos limita, nos cerceia, o silêncio esconde segredos; e entre eles podem estar, também, novos sentidos para a palavra, mesmo porque “aquilo que é mais importante nunca se diz”.

Transportando a lição para o nosso tema, diríamos que, seja qual for a decisão do STF, o juiz poderá encontrar – não só nos inúmeros detalhes da lei, mas sobretudo nos silêncios de suas palavras – alternativas que valorizem o trabalho e a dignidade humana. Se o fizer não estará apenas protegendo uma classe que enfrenta riscos nas estradas, mas expressando uma posição em defesa do verdadeiro espírito do Direito do Trabalho, e desse modo enriquecendo os sentidos de sua própria função.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABDALLA, Vantuil. Horas extras habituais – nunca mais. *Suplemento Trabalhista LTr*, São Paulo: LTr, ano XXV, n. 106/89, 1989.

AUBERT, Nicole. L'intensité du soi. In: AUBERT, Nicole (Org.). *L'individu hypermoderne*. Paris: Éirès, 2010.

BASTIDE, Roger. *Brasil, terra de contrastes*. São Paulo: Difel, 1969.

BAUDRILLARD, Jean. *La société de consommation*. Paris: Denoel, 1970.

CANOTILHO, J. J. Gomes. *Direito constitucional*. Coimbra: Almedina, 1991.

COUTURE, Eduardo. *Introdução ao estudo do processo civil*. Rio de Janeiro: José Konfino, 1951.

DELGADO, Gabriela Neves. *Direito fundamental ao trabalho digno*. São Paulo: LTr, 2015.

31 GUNTHER, Luiz Eduardo. *Op. cit.*, p. 13. Citando texto de Raquel Rolnik, no jornal *Folha de São Paulo*, o mesmo autor lembra que “sem possibilidade de se deslocar, não se tem acesso à saúde, à educação, à alimentação, ao lazer”.

32 ORLANDI, Eni Puccinelli. *As formas do silêncio*. Campinas: Unicamp, 2007, *passim*.

DOCTRINA

- DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de direito do trabalho*. São Paulo: LTr, 2014.
- _____. *Princípios de direito individual e coletivo do trabalho*. São Paulo: LTr, 2010.
- DEVEALI, Mario. *El derecho del trabajo en su aplicacion y tendencias*. Buenos Aires: Astrea, 1953.
- FERRARESE, Maria Rosaria. *Le istituzioni della globalizzazione*. Bologna: Il Mulino, 2000.
- GEMIGNANI, Tereza Aparecida; GEMIGNANI, Daniel. Motorista profissional: análise específica e contextualizada das Leis ns. 12.619/2012 e 13.103/2015. In: MIESSA, Elisson; CORREIA, Henrique (Coord.). *Estudos aprofundados da magistratura do trabalho*. 2. ed. Salvador: Juspodivm, 2015.
- GUNTHER, Luiz Eduardo. Prefácio. In: PASSOS, André Franco de; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). *Motorista profissional – aspectos críticos à Lei nº 13.103/2015 – análise do novo referencial normativo, com remissões à Lei nº 12.619/2012*. São Paulo: LTr, 2015.
- HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.
- MOURA, Daniel Dias de. Intervalo intrajornada dos motoristas e cobradores previsto na Lei nº 13.103/2015: o limite da negociação coletiva. In: PASSOS, André Franco de; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). *Motorista profissional – aspectos críticos à Lei nº 13.103/2015 – análise do novo referencial normativo, com remissões à Lei nº 12.619/2012*. São Paulo: LTr, 2015.
- PASSOS, Edésio. Apresentação. In: PASSOS, André Franco de; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). *Motorista profissional – aspectos críticos à Lei nº 13.103/2015 – análise do novo referencial normativo, com remissões à Lei nº 12.619/2012*. São Paulo: LTr, 2015.
- REIS, Daniela Muradas. *O princípio da vedação do retrocesso no direito do trabalho*. São Paulo: LTr, 2006.
- RODRIGUEZ, Américo Plá. *Princípios de direito do trabalho*. São Paulo: LTr, 2015.
- SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular. In: CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, R. (Org.). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac & Naify, 2001.
- TEODORO, Maria Cecília Máximo. *O juiz ativo e os direitos trabalhistas*. São Paulo: LTr, 2007.
- VIANA, Márcio Túlio. A função judicante: entre a racionalidade taylorista e a pós-modernidade. In: MIESSA, Elisson; CORREIA, Henrique (Coord.). *Estudos aprofundados da magistratura do trabalho*. 2. ed. Salvador: Juspodivm, 2015.
- _____. *Para entender o salário*. São Paulo: LTr, 2015.