

Rómulo Soares Valentini

Las manifestaciones de los camioneros en Brasil: ¿huelga o lockout?

Estos días, al igual que sucede en Francia, Brasil vive una oleada de protestas en el ámbito del transporte por carretera. Tienen que ver con los precios de los carburantes, los planes de privatización de Petrobras y la afectación del sector por la precarización impulsada por la derecha del país, estrictamente alineada con el modelo ordoliberal. En Brasil, el transporte por carretera es esencial para la economía nacional, dado el infradesarrollo de la vía férrea. En tales condiciones, la huelga de los camioneros ha dejado sin carburante a los automovilistas y a los aeropuertos, sin medicamentos a los hospitales, sin servicios de limpieza a las ciudades, etc. Con la particularidad de que no se trata de una huelga sostenida solamente por los conductores, sino por las propias empresas del sector, amenazadas por el gobierno Temer con una intervención del instituto armado. Como explica el autor de esta nota, tras esta aparente paradoja asoma el fenómeno general de la flexibilización del trabajo (AGM—Redacción).

* * *

De acuerdo con el artículo 9 de la Constitución brasileña, la huelga es un derecho atribuido a los trabajadores, que son libres para decidir sobre la oportunidad de ejercerlo y sobre los intereses que deban defender por medio de él.

El *lockout* (bloqueo) se define como la paralización de las actividades por iniciativa del empleador. Es una práctica expresamente prohibida por el artículo 17 de la Ley 7.783/89.

La manifestación de los camioneros llama la atención por el hecho de que tanto las empresas como los trabajadores han contribuido a la paralización de las actividades, con la finalidad política de presionar al gobierno para que atienda a una serie de reivindicaciones de los sectores económicos y profesionales.

¿Cómo es posible que intereses de trabajadores y de la patronal, normalmente antagónicos, hayan convergido para el mismo propósito?

En primer lugar, hay que aclarar que, a diferencia de otros sectores de la economía, el mercado de las actividades de transporte de mercancías en Brasil está compuesto por un gran número de pequeñas empresas y trabajadores autónomos.

Esta realidad fue construida sobre todo a partir de alteraciones en la legislación laboral aplicable a los camioneros, en especial las introducidas por la Ley 11.442/2007. Esta instituyó la figura del transportador autónomo de cargas, impidiendo el vínculo laboral entre camioneros y empresas de transporte y, consiguientemente, negando a las magistraturas de trabajo la competencia para examinar las controversias derivadas de esta relación.

Este cambio de modelo refleja la tendencia del legislador en los últimos años —con el respaldo de decisiones recientes de la Corte Suprema brasileña— a considerar necesaria la desregulación

en materias laborales, consolidando la institucionalización la figura del «trabajador-empresario» como persona jurídica.

La regulación de esta figura contempló, inclusive, la creación de tipologías societarias propias para ese tipo de actividad (como las figuras del “microempresario individual” —MEI— y de la “empresa individual” —EIRELI—).

Por ello se puede afirmar que la categoría profesional de los camioneros fue la más directamente afectada por la adopción de medidas de flexibilización de derechos laborales. Siguiendo técnicas modernas de administración que buscan transformar relaciones de empleo en ajustes comerciales o paccionados, tales técnicas abarcan además la terciarización de actividades principales y la llamada “uberización”.

Sin embargo, los nuevos «trabajadores-empresarios» siguen dependiendo de su fuerza de trabajo para conseguir los ingresos mínimos con que sobrevivir. Son, además, extremadamente vulnerables a las oscilaciones de mercado, en particular a los aumentos del precio del gasóleo (directos o indirectos), que no van acompañados por el correspondiente reajuste en el precio de los portes.

Por lo tanto, no es de sorprender el hecho de que, incluso después de que el gobierno haya firmado un acuerdo con las asociaciones del sector patronal, haya continuado la paralización de esos «trabajadores-empresarios».

En vista de las condiciones reales de trabajo del sector de los camioneros, parece más adecuado encuadrar el movimiento como huelga atípica, de carácter político-laboral, ya que buena parte de los manifestantes —independientemente de su encuadramiento societario— son efectivamente trabajadores autónomos, no vinculados a ningún empleador, titulares del derecho de huelga constitucionalmente garantizado, y tienen como objetivo obtener del Estado garantías de mejores condiciones de trabajo y rentabilidad.

Cabe subrayar el hecho de que una de las pautas de reivindicación del sector es la institución de un valor mínimo para los portes como claro sustituto de uno de los derechos laborales más básicos: un sueldo mínimo apto a garantizar la subsistencia del trabajador y de su familia, el cual, tras siete días de manifestación, fue finalmente acatado por el gobierno el 28 de mayo de 2018.

Independiente del desenlace, las manifestaciones de los camioneros llaman la atención sobre el hecho de que es necesario debatir la actual reglamentación legislativa de la actividad de transporte de cargas.

En este aspecto, es importante comprender que los derechos laborales no se consolidaron dentro del sistema capitalista de producción con el fin de beneficiar a los empleados, sino debido a que los agentes involucrados —trabajadores, mercado y Estado— llegaron a la conclusión de que los aumentos de los costes laborales para la producción compensaba los costes indirectos derivados de conflictos sociales provenientes de un escenario de ausencia de reglamentación y libre negociación entre las partes.

Los recientes acontecimientos demuestran que, aunque la reducción de costes operativos pueda tener efectos positivos para el mercado y promover el crecimiento económico, la ausencia de

reglamentación que garantice una remuneración adecuada a los trabajadores puede ocasionar conflictos y, consecuentemente, un aumento de costes que repercute en toda la cadena productiva, generando efectos graves para la economía del país.

[Rómulo Soares Valentini es investigador en Derecho del Trabajo por la Universidad Federal de Minas Gerais (Brasil)]