

4/10/1990

Ônibus para bóias-frias: lei sem futuro?

A Constituição estadual exige das empresas que a partir de amanhã os trabalhadores do campo e da cidade sejam transportados só por ônibus, mas poucas se prepararam para cumprir a lei.

GALENO AMORIM/AE

Termina amanhã o prazo de um ano dado pela Constituição estadual para as empresas substituírem os caminhões por ônibus no transporte de trabalhadores do campo e da cidade. Contudo, sindicalistas, empresários e as próprias autoridades paulistas já chegaram a uma triste conclusão: a lei não vai ser cumprida — pelo menos por enquanto. A maioria dos proprietários de veículo não se preparou, nos últimos doze meses, para repor a frota, e até agora a Assembléia Legislativa não votou os projetos de lei em tramitação para regulamentar o artigo 190 da Constituição, conhecido como lei "Sassá Mutema", de autoria do deputado estadual Waldir Trigo (PSDB).

Mais de 80% dos 35 mil veículos que transportam 1,5 milhão de bóias-frias no estado, por exemplo, ainda são caminhões comuns, peruas, caminhonetes ou carretas puxadas por tratores, sem nenhuma segurança. De qualquer modo, a maioria das usinas de açúcar e das indústrias de suco — principalmente na região de Ribeirão Preto e, um pouco menos, em Campinas — começou a substituir suas frotas e a liberar recursos para os "gatos" como são conhecidos os empreiteiros que agenciam a mão-de-obra rural — fazerem o mesmo.

A Viação Pradopolense, de Pradópolis, chegou a desenhar o protótipo de um ônibus adaptado para esse tipo de transporte, mas não apareceu nenhum interessado e a empresa só conseguiu negociar alguns ônibus velhos para algumas fazendas ou indústrias. Os fazendeiros alegam que o número de ônibus é insuficiente e que não há mais tempo para atender a exigência: "Queremos que isso seja adiado por três anos e, ao poucos, melhoraremos o transporte", sugere Aguinaldo de Almeida Prado, presidente do sindicato rural de Jardinópolis, Região de Ribeirão Preto. "Não vejo vantagem alguma em vender os caminhões e colocar ônibus sucateados no lugar", argumenta ele.

Pressões contra a lei

Em dezenas de municípios do interior do estado, a começar por Jardinópolis, os fazendeiros vêm se reunindo com os "gatos" para tentar pressionar o governador Orestes Quércia a afrouxar a fiscalização nos 22 mil quilômetros de rodovias paulistas. Embora alguns patrulheiros antecipem que a saída será somente orientar os motoristas sobre a nova legislação, o próprio comando da Polícia Rodoviária no Estado ainda aguarda uma orientação do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) para saber como deverá agir a partir de amanhã. "Não existe mais tempo hábil, e a falta de regulamentação dificulta o cumprimento da lei, principalmente porque ela pode ser judicialmente contestada por ser a legislação de trânsito de competência federal e não da Assembléia Legislativa", afirma o major Joel Carrera, subcomandante do 3º Batalhão de Polícia Rodoviária, com sede em Rio Claro e atuação em mais da metade no território paulista. "Não dá para exigir isso de uma bora para outra."

Os sindicalistas do campo, onde o problema é mais grave, refutam, por sua vez, esses argumentos. Eles lembram que as empresas tiveram um ano para promover as modificações, mas preferiram deixar para a última hora, talvez já prevendo um abrandamento na fiscalização.

"Há muitos empresários que acham normal e institucionalizaram a idéia de que o trabalho rural pode ser transportado como se fosse gado", dispara Elio Neves, presidente da Federação dos Empregados Rurais Assalariados do Estado (Feraesp). Os sindicatos estão sendo orientados para ingressar com representações no Ministério Público contra as empresas que insistirem em fazer o transporte com caminhões.

Uma advertência

Na opinião do promotor público Marcelo Pedroso Goulart, de Sertãozinho, a Constituição estadual é auto-aplicável e independe de regulamentação. "As autoridades policiais são responsáveis pelo cumprimento e, onde isso não acontecer, elas poderão ser denunciadas por crime de prevaricação", adverte ele. Goulart está processando a usina Santa Elisa, de Sertãozinho, pela morte de onze bóias-frias em um acidente, há um ano, em Sales de Oliveira. Em apenas 26 dos acidentes registrados com caminhões de bóias-frias entre 1985 e 89, lembra ele, o resultado foi trágico: 26 morreram e 591 se feriram, 157 deles em estado grave.

"Eu era mãe de 12 filhos, e só sobraram cinco", desabafa Aparecida Ribeiro Fidélis, de Bebedouro, que perdeu três filhos de uma só vez em outro acidente, há oito anos, quando morreram 20 trabalhadores rurais. Esse tipo de drama familiar vem diminuindo desde 1980, mas até hoje é muito raro encontrar algum bóia-fria que não tenha perdido ou amigo ou conhecido ou, então, ele próprio se machucado em desastres desse tipo. "O duro é trabalhar uma vida inteira e, de uma hora para outra, saber que nunca mais poderei andar", queixa-se Antônio Guilherme, de Sertãozinho, que ficou sem as duas pernas num acidente onde viu onze colegas morrerem. Hoje, ele compartilha com outras oito pessoas a mesma situação: não pode trabalhar e recebe uma ajuda inferior ao salário mínimo para sobreviver.