

Notícias Sindicais, 04/06/14

Agência Brasil, 04/06/14

Número de trabalhadores com carteira assinada cresce 1,6 ponto percentual

Nielmar de Oliveira - Repórter da Agência Brasil Edição: Denise Griesinger

No primeiro trimestre deste ano, 77,7% dos empregados do setor privado tinham carteira de trabalho assinada, o que representa avanço de 1,6 ponto percentual em relação ao primeiro trimestre de 2013. Entre os trabalhadores domésticos, a pesquisa mostrou que 31,4% tinham carteira de trabalho assinada, um quadro que não se alterou no ano.

Os dados constam da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (Pnad) Contínua, divulgada hoje (3) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Os números indicam que, enquanto o Sul e o Sudeste têm os maiores percentuais de trabalhadores com carteira assinada, as regiões Norte e Nordeste detêm os maiores percentuais de trabalhadores autônomos. O Nordeste continua na liderança como o estado com maior percentual de pessoas fora do mercado de trabalho: 43,1%.

O percentual de pessoas com carteira assinada na região Sudeste passou de 81,2% para 83,1% da população economicamente ativa (PEA), entre 2013 e 2014; enquanto no Sul variou de 83,4% para 85% - o maior percentual do país. No Norte, este percentual passou de 63,7% para 64,6%; no Nordeste de 61,1% para 62,8%; e na Região Centro-Oeste de 76,4% para 76,9%.

Os dados da pesquisa indicam que o país contava, no encerramento do 1º trimestre do ano, com 91,2 milhões de pessoas ocupadas - cerca de 600 mil a menos do que o total de pessoas ocupadas no encerramento do 4º trimestre do ano passado (9,1 milhões); mas 1,8 milhão de trabalhadores a mais do que no 1º trimestre de 2013.

Indicam ainda que no 1º trimestre deste ano o número de desocupados era 7,8 milhões de pessoas, o equivalente a 7,1% da PEA. O número é superior às 6,1 milhões de pessoas desocupadas no encerramento do 4º trimestre do ano passado (6,2% da PEA); mas superior a taxa de desocupação do 1º trimestre de 2013, de 7,8 milhões de trabalhadores (8% da PEA).

A pesquisa constatou que no 1º trimestre de 2014, a população ocupada era composta por 70,1% de empregados, 4,1% de empregadores, 23% de trabalhadores por conta própria e 2,9% de trabalhadores familiares auxiliares. "Ao longo da série histórica, essa composição não se alterou significativamente", informa o IBGE.

Segundo o órgão, todas as regiões mostram diferenças entre os níveis de ocupação para homens e mulheres. No 1º trimestre de 2014, o nível da ocupação foi estimado em 68,3% para os homens e 46,2% para as mulheres.

Monitor Mercantil, 03/06/14

CNI confirma desaquecimento da indústria em abril

O faturamento real da indústria brasileira cresceu 2,7% em abril em relação a março, na série com ajuste sazonal. Foi o único indicador que teve desempenho positivo nesta base de comparação, o que confirma o desaquecimento da atividade industrial. As horas trabalhadas na produção ficaram praticamente estáveis, com leve queda de 0,1%, o emprego caiu 0,6%, a massa real de salários diminuiu 1,3% e o rendimento médio real dos trabalhadores recuou 0,2%. As informações são da pesquisa Indicadores Industriais, divulgada nesta terça-feira, 3 de junho, pela Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Conforme a pesquisa, as horas trabalhadas na produção - medida mais adequada para acompanhar o ritmo da atividade na indústria - caíram 5,9% em abril frente ao mesmo mês do ano passado. Nessa base de comparação, o indicador recuou em 18 dos 21 setores pesquisados.

Em abril, a indústria operou com 81,1% da capacidade instalada, o mesmo nível registrado em março. Mas, na comparação com abril do ano passado, o indicador recuou 2,1 pontos percentuais. A utilização da capacidade instalada caiu em 15 dos 21 setores considerados, o que reforça a avaliação de baixa atividade da indústria em abril?, diz a pesquisa.

Apesar da queda em abril em relação a março, na série livre de influências sazonais, os dados sobre emprego e renda são positivos. Na comparação com abril do ano passado, o emprego aumentou 0,4%, a massa real de salários cresceu 2,2% e o rendimento médio de real dos trabalhadores teve alta de 1,7%.

Nesta base de comparação, o emprego subiu em 12 setores dos 21 setores pesquisados. Os outros indicadores de mercado de trabalho também cresceram na maioria dos setores: 13 para a massa real de salários e 12 para o rendimento médio do trabalhador.

Monitor Mercantil, 03/06/14

Venda de veículos cresce 1,26% em maio, aponta Fenabreve

A venda de veículos no país registrou alta de 1,26% em maio, na comparação com o mês anterior, aponta levantamento divulgado hoje pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave). Em relação ao mesmo período do ano passado, no entanto, foi observado recuo de 5,74% na comercialização. Também houve queda no comparativo entre o acumulado dos cinco primeiros meses do ano, com decréscimo de 4,34%.

No total, foram vendidos pouco mais de 440 mil veículos em maio, com acumulado de 2,016 milhões em 2014. Em igual período do ano passado, os números chegaram a 466,8 mil e 2,202 milhões, respectivamente. Em abril deste ano, a comercialização ficou em pouco mais de 434,6 mil veículos.

A venda de automóveis tem maior participação no mercado, representando 48,01% de janeiro a maio. Em seguida, estão as motos, com taxa de participação de 29,49%, e os comerciais leves (como vans e furgões), com 15,99%. No último mês, 207.184 carros foram negociados. O volume é 1,68% menor do que o observado em abril (210.725). Em relação às motos, 126.713 unidades passaram a rodar no país. O número é 4,07% maior que o verificado no mês anterior (121.760).

Considerando apenas a venda de automóveis e comerciais leves, o mês de maio é o terceiro melhor dos últimos dez anos. O resultado com maior número de unidades vendidas ocorreu no ano passado, quando foram comercializadas 300.581. Nessas duas categorias somadas, a venda de veículos com motor bicom bustível decresceu 0,87% na comparação com abril. O recuo é maior na relação com maio de 2013, com queda de 8,48% na opção por essa tecnologia.

Agência Brasil

Portal da CUT

Na Paraíba, trabalhadores da Cagepa realizarão paralisação de advertência entre 6 e 9/6 03/06/2014

Proposta de reajuste é rejeitada em assembleia; paralisação só não acontecerá em João Pessoa
Escrito por: Stiupb

Os trabalhadores da Companhia de Águas e Esgotos da Paraíba (Cagepa) decidiram em assembleia realizada na noite desta segunda-feira (02), na sede do Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Urbanas da Paraíba (Stiupb), que vão realizar paralisação de advertência em todo o Estado (exceto João Pessoa) na próxima sexta-feira (6) e na próxima segunda-feira (9).

A decisão de paralisação foi tomada após a falta de avanço nas negociações durante a terceira mesa de negociações com a direção da Cagepa. Na reunião, que ocorreu, na tarde desta segunda, na sede do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) em Campina Grande, o advogado da Cagepa apresentou para a categoria uma proposta de reajuste salarial de 5% e aumento de 5% no ticket alimentação.

Além da contraproposta ficar muito aquém das reivindicações dos trabalhadores (reajuste salarial de 15% e aumento do ticket alimentação de 27%), a direção anunciou que o reajuste do plano de saúde este ano será de 8,5%, sendo que a empresa arcará com apenas 3,5% desse valor.

"Recusamos prontamente a proposta. Em vez dos trabalhadores terem o reajuste nos salários, na realidade, eles estão perdendo, se levarmos em conta o aumento do plano de saúde. Então, é o momento de toda a categoria se unir e lutar por um salário mais digno e melhores condições de trabalho", afirmou Wilton Maia, presidente do Stiupb.

Uma nova mesa redonda com a direção da empresa foi marcada para o próximo dia 9 de junho, à 15h30, na sede do MTE. A categoria espera que a direção da Cagepa melhore as propostas apresentadas até o momento, para evitar o movimento paredista.

Portal da CSB

Empresas de ônibus têm 8 mil processos na Justiça do Trabalho

Motoristas e cobradores relatam condições de trabalho abusivas e necessidade de recorrer à Justiça para reaver direitos negados como justificativa para adesão à greve que parou São Paulo há duas semanas

As 19 empresas de ônibus concessionárias do transporte coletivo na capital paulista respondem juntas a 8.111 processos no Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo. O número corresponde a aproximadamente 15% do total de seus 54 mil funcionários. Entre os motivos, contestação de dispensas por justa causa, carga horária excessiva, horas extras pagas a menos, entre outros. Motoristas e cobradores ouvidos pela RBA durante a paralisação ocorrida entre os dias 20 e 22 de maio destacaram que a insatisfação com as condições de trabalho era a maior motivação para aderirem ao movimento.

A empresa mais acionada é a Viação Itaim Paulista (VIP), que responde a 2.911 ações na primeira instância. No Tribunal Superior do Trabalho (TST), última instância, há outros 35

processos. A empresa presta serviço nas regiões nordeste (área 3), sul (área 6) e sudoeste (área 7) da capital, como participante dos consórcios Plus, Unisul e Sete.

As empresas Viação Campo Belo e Via Sul também se destacam no número de processos – 730 e 701, respectivamente. Depois vêm as viagens Himalaia e Ambiental (zona leste) – que aparecem sob o mesmo número de Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) – com 529 ações; a Santa Brígida (zona noroeste) com 467, e a Sambaíba (zona norte) com 326.

A empresa com menos questionamentos é a Viação Novo Horizonte, com apenas 11. No entanto, a empresa mudou de nome para Viação Itaquera Brasil, em 2011, e mais recentemente para Express Transportes Urbanos, após a quase falência da Itaquera – o corpo diretivo, porém, permanece praticamente inalterado. A situação dificulta a pesquisa de ações no sites do TRT e do TST.

Além dos processos em primeira instância, há outros 163 movidos contra as 18 empresas tramitando no TST. Neste, a VIP mantém o topo como mais reclamada, com 35 ações. É seguida pela Viação Sambaíba com 25 processos e pela Santa Brígida (Noroeste), com 20.

A capital paulista é dividida em oito regiões, onde funcionam os consórcios – associação de empresas para prestação do serviço de transporte em uma região. Cada uma dessas regiões tem um contrato com a prefeitura da capital para prestação dos serviços de transporte coletivo do sistema estrutural, que liga os terminais regionais a regiões centrais da cidade.

Os consórcios também estão sendo processados por ex-funcionários. São 431 ações contra os oito grupos que atuam em São Paulo. Também há outros dez tramitando na última instância. O Consórcio Sete, uma das áreas onde atua a VIP, é o que sofre maior número de ações: 111. Em seguida vêm os Consórcios Leste 4 (99), Plus (89) e Unisul (87).

Os dados levantados junto às consultas processuais dos órgãos da Justiça do Trabalho endossam a versão dada por motoristas, cobradores e fiscais sobre o que levou a categoria, em toda a cidade, a aderir a uma greve iniciada pelos trabalhadores da Viação Santa Brígida, que opera na zona noroeste da cidade.

A paralisação teve como estopim a discordância entre trabalhadores e diretoria do sindicato da categoria, o Sindmotoristas, sobre o reajuste salarial. A entidade convocou para o dia 20 de maio assembleia para apreciar a proposta de aumento salarial de 10% acertada com os empresários, mas acabou realizando a reunião no dia 19, com 4 mil trabalhadores que haviam sido convocados para uma passeata.

A assembleia realizada no dia anterior ao divulgado causou revolta entre os trabalhadores, mas, de acordo com motoristas e cobradores ouvidos pela RBA durante os dias de paralisação, outros motivos alimentam a insatisfação da categoria, como condições precárias de trabalho, assédio moral e estresse.

“Nossa carga horária é de sete horas diárias, mas é raro encontrar um trabalhador que faça menos que dez horas diárias. A gente sai da garagem sabendo que vai trabalhar mais do que o contrato define”, conta José (nome fictício), motorista da Viação Sambaíba, que opera na zona norte da capital.

Nos finais de semana, quando parte dos profissionais tem folga, a situação dos que trabalham fica ainda mais complicada. “Os coletivos não podem parar, então temos que cobrir os períodos de quem não está trabalhando”, explica Luiz (nome fictício), cobrador da Viação Gato Preto, operadora da zona oeste da cidade. Assim, muitos chegam a fazer 15 horas de trabalho direto, denuncia o funcionário.

A hora extra conta com a concordância dos trabalhadores pela renda maior no final do mês, mas não é computada no holerite. “Todo mundo aqui conhece a ‘fominha’, a renda que é paga por fora. Do holerite, só consta o salário mensal mesmo”, diz José. Como motoristas e cobradores não batem ponto, é difícil provar o trabalho além do expediente e, segundo Luiz, brigas nas garagens são comuns porque motoristas e cobradores acreditam que recebem menos do que deveriam.

Além disso, os trabalhadores reclamam não ser possível obter acordos para demissão. “Das empresas a gente só sai se pedir ou se for demitido por justa causa. Mesmo que não tenha motivo para isso. Daí tem de procurar a Justiça”, completa José. Coincidentemente, na última quinta-feira (29), motoristas e cobradores da Viação Sambaíba denunciaram que a empresa estava demitindo, por justa causa, supostos líderes da paralisação.

O superintendente regional do Trabalho em São Paulo, Luiz Antônio de Medeiros, que mediou o diálogo entre os sindicatos da categoria e patronal e os trabalhadores rebelados, confirma a situação denunciada pelos trabalhadores. “É um tipo de trabalho precário. Há um excesso de carga horária, problemas no descanso do trabalhador, não há horário de almoço. Tem gente que esquenta marmita sobre o motor do veículo”, afirmou. Para ele, as empresas aproveitam a condição de serviço essencial do transporte público para manter as condições de trabalho desfavoráveis aos trabalhadores.

Para Medeiros, o que existe é um “modus vivendi” entre trabalhadores, sindicato e empresas. “A justiça é muito lenta. Em boa parte das vezes o trabalhador acaba por fazer um acordo, induzido pela Justiça, para evitar que o processo se arraste ao longo dos anos. As empresas sabem disso e acabam mantendo a situação sem melhorias, porque é vantajoso”, avaliou.

Por essa razão, o superintendente está convencido de que o movimento grevista foi espontâneo e considera natural que o trabalhador abra processo contra a empresa posteriormente. “É por isso que essas greves estouram assim. Não era uma briga de diretoria. Foram greves reais e espontâneas, movidas pela insatisfação”, concluiu.

Roberto (nome fictício), motorista da Viação VIP, reforça o argumento de Medeiros. “Nossa frustração com essas condições foi o que fez a maior parte dos trabalhadores aderir ao movimento iniciado na Viação Santa Brígida. São muitos anos nessas condições e o acordo de reajuste deste ano foi apenas um estopim. Muitos aqui botaram fé na nova diretoria e ficaram revoltados com a aprovação do acordo sem consentimento da maioria, mas as principais questões são anteriores.”

Anteriores são, por exemplo, as avarias nos veículos, que também entram na conta dos trabalhadores, assim como as ocorrências de assalto. “Se um cara bater na traseira do veículo e conseguir fugir sem que eu possa identificá-lo, tenho de pagar o conserto”, denuncia o motorista da Viação VIP, na zona sul da cidade. Ele afirma que os trabalhadores costumam revisar todo o coletivo antes de sair da garagem para evitar surpresas.

O mesmo ocorre com os cobradores. “Se meu cobrador for assaltado, o valor vai ser descontado do salário dele. Não adianta fazer boletim de ocorrência”, conta Roberto. Com a criação do Bilhete Único, a situação melhorou, mas o risco ainda é frequente.

O horário de almoço dos profissionais também é curto. São apenas 30 minutos para comer, o que coloca a categoria em outra situação difícil. “Exceto pelos que operam em terminais, temos sérios problemas para ir ao banheiro ou almoçar. Muitos pontos finais estão localizados em áreas mais remotas. Quando tem um boteco, a gente se vira”, relata Roberto. Ele, que está no sistema há 13 anos, diz que todas essas situações são comuns.

Boa parte dos rodoviários de São Paulo é levada ao trabalho por “caronas” da própria empresa. No entanto, se chegarem atrasados – mesmo vindo na carona – não podem trabalhar. Ficam à disposição, aguardando ser enviados para outra linha. Assim, passam o dia todo no trabalho, mas não recebem pelo período parado. “Só vai passar a contar quando eu sair de algum ponto final para render outro trabalhador”, comenta Roberto. Essa perda de horário faz grande diferença no final do mês.

Aliadas ao trânsito complicado de São Paulo e a problemas eventuais com passageiros, essas condições levam a categoria ao topo do ranking de estresse ocupacional no país, perdendo apenas para policiais e seguranças privados.

O estudo “Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano”, realizado pelos especialistas em psicologia Márcia Battiston (Centro Universitário Barriga Verde), Roberto Moraes Cruz (Universidade Federal de Santa Catarina) e Maria Helena Hoffmann (Universidade do Vale do Itajaí), constatou as consequências físicas das condições de trabalho dos motoristas e cobradores, em geral, como dores na cabeça e nas pernas, problemas auditivos e distúrbios emocionais e psíquicos, como estresse, irritabilidade e fadiga.

Segundo a pesquisa, os motoristas estão submetidos a uma série de pressões externas aos veículos em que trabalham, entre as quais destacam-se as exigências do trânsito, o respeito às leis de trânsito, os limites de seu trabalho – por exemplo, nível do tráfego, semáforos, congestionamentos, acidentes –, além de condições adversas como o clima e o estado de conservação da pista. Além dessas, eles ainda sofrem com as condições ergonômicas do veículo: posição do motor e precariedade mecânica, além do ruído e das vibrações.

Em São Paulo, a transferência do motor para a parte traseira do veículo melhorou, em parte, as condições de trabalho, já que reduziu a incidência de ruído e calor. Assim como a implementação das faixas exclusivas de ônibus, que reduzem a parada em congestionamentos.

Mesmo assim, um levantamento sobre os melhores e piores empregos no Brasil, realizado pelo site de vagas Adzuna.com, colocou a profissão de motorista de ônibus no topo como a pior. O estresse, as más condições de trabalho, a baixa remuneração e a falta de perspectiva de progredir em uma carreira são os principais problemas.

O Sindimotoristas informou, por meio de sua assessoria de imprensa, que está formando comissões para discutir os problemas que afetam a categoria e vai buscar melhorias nas condições de trabalho, ressaltando que a nova diretoria tomou posse há apenas seis meses.

O Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss) informou, por meio de nota, que sua função “é cuidar dos interesses do setor, buscando a melhoria e o desenvolvimento dos serviços, bem como a defesa de políticas públicas que priorizem o transporte coletivo sobre o individual”. A entidade afirma que trata dos problemas que

são comuns às empresas e não se envolve nas relações diretas entre patrões e empregados. E não comentou o número de processos.

A reportagem procurou pelas empresas, mas foi orientada a buscar pelo sindicato patronal, que seria o único porta voz das concessionárias.

Em entrevista à *RBA*, o prefeito de São Paulo, Fernando Haddad (PT), reafirmou que a gestão não vai interferir nas questões trabalhistas, e que o papel da prefeitura é gerir o sistema e garantir o atendimento à população. "Os motoristas e cobradores não são funcionários da prefeitura, eles são funcionários das concessionárias de transporte público da cidade. Obviamente, por se tratar de um serviço essencial, a prefeitura acompanha para verificar se está havendo diálogo, se estão chegando a um bom termo, mas sempre como um terceiro observador, sem nos imiscuir nos assuntos internos aos sindicatos."

Fonte: Rede Brasil Atual

Portal Mundo Sindical

Tentativa de conciliação entre sindicatos e prefeitura foi rejeitada em audiência em Florianópolis

A reunião com objetivo de pôr fim ao impasse do transporte público em Florianópolis, feita nesta segunda-feira (2), terminou sem conciliação entre as partes. No encontro na sede do TRT (Tribunal Regional do Trabalho), depois de 3h de discussão, os sindicatos de patrões e empregados, junto a Prefeitura de Florianópolis, não se entenderam sobre a extinção de 350 postos de trabalho a partir de novembro, quando entra em operação o Consórcio Fênix. Agora, o MPT (Ministério Público do Trabalho) deverá propor Dissídio Coletivo para que a questão seja decidida pelo Tribunal.

Nesta terça-feira (3) às 22h, uma assembleia do Sintraturb (Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Urbano) decidirá uma possível nova paralisação no transporte público da Capital na quarta-feira. Um dos diretores do Sintraturb, Ricardo Freitas, afirmou que a audiência de conciliação teve o efeito inverso entre as partes. "Saímos daqui mais distantes de um denominador comum, até porque os empresários não querem abrir mão de nada", reclamou, sem querer comentar a possibilidade de nova paralisação depois da assembleia de amanhã.

Presidente do Setuf (Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Florianópolis), Waldir Gomes da Silva, disse que o sindicato ao qual representa fez algumas concessões, como adiar a data de início da extinção dos cargos de cobrador, mas as respostas do Sintraturb foram negativas. "A prefeitura sugeriu que começássemos a praticar o que está no contrato a partir de 1º de janeiro, e eles não quiseram. Vai ser difícil", observou.

O relator do processo, desembargador Jorge Luiz Volpato, tentou ponderar com as partes e não obteve sucesso. Ao fim, apenas lamentou a dificuldade de negociação. "Se todos os lados querem chegar a uma conciliação, o que está faltando para que isso aconteça", questionou.

Frota mínima

Ao final da audiência, o advogado Gustavo Villar Guimarães, representante da OAB-SC, apelou para que os sindicatos respeitem a decisão judicial que determina a manutenção de frota mínima já decidida pelo TRT: 80% nos horários de pico e 60% nos demais períodos.

Diante da dificuldade de uma composição, o procurador do trabalho Alexandre Medeiros da Fontoura Freitas, do MPT, alertou que pretende ajuizar a ação de Dissídio Coletivo o mais brevemente possível caso as partes não cheguem a um acordo.

Em relação às multas pelos dias de paralisação, o desembargador Volpato deve aguardar o julgamento da ação cautelar para que o colegiado decida coletivamente sobre o assunto.

Fonte: Leonardo Leite Thomé/ND - 03/06/2014

Federação Nacional dos Urbanitários

Ato em contra a privatização do saneamento reúne trabalhadores do campo e da cidade

A Federação Nacional dos Urbanitários – FNU, realizou no último dia 28 de maio um grande ato em defesa do saneamento contra as privatizações e as parcerias público privada – PPPs em Brasília.

Centenas de trabalhadores (as) urbanitários (as), de quase todo o País, e militantes do Movimento dos Atingidos por Barragens – MAB e do Movimento Camponês Popular – MCP, se concentraram nas proximidades do Palácio do Planalto e em seguida marcharam rumo ao Ministério das Cidades em protesto contra a onda de privatizações, nos mais variados formatos (PPP, concessão, sub-delegação, etc.), que vem ocorrendo pelo País.

No Ministério das cidades os manifestantes solicitaram audiência com o Ministro, mas como o mesmo não se encontrava, uma comissão composta por representantes da FNU, da Frente Nacional pelo Saneamento – FNSA, dos Urbanitários de Goiás, da ASSEMAE, do MCP e do MAB, foram recebidos pelo Secretário Executivo do Ministério Carlos Antonio Vieira Fernandes e pelo Secretário

Nacional de Saneamento, Osvaldo Garcia. No encontro os representantes entregaram um documento contendo propostas que fortalecem o setor público na perspectiva da universalização do acesso aos serviços de saneamento básico. Também solicitaram audiência com o Ministro Gilberto Magalhães Occhi, que acontecerá no próximo dia 5 de junho às 17 horas.

Portal da CUT

Brechas na lei de migração facilitam a prática de trabalho escravo por empresas no país 03/06/2014

Especialistas defendem regularização imediata dos migrantes e combate a modelos degradantes de contratação

Escrito por: Luiz Carvalho e Vanessa Ramos

Na falta de regularização adequada dos migrantes que chegam ao Brasil, algumas empresas enxergam brechas para explorar esses trabalhadores. A afirmação é do procurador-chefe do Ministério Público do Trabalho (MPT) em Rondônia e Acre, Marcos Gomes Cutrim.

Segundo ele, existem 51 investigações em curso no Brasil sobre as formas de contratação irregular de estrangeiros que se encontram em abrigos, das quais duas se referem a senegaleses e 49 a haitianos.

De acordo com Cutrim, o primeiro vídeo que chegou ao MPT, em 2012, se referia a seleção de imigrantes para um frigorífico de Rondônia. "Queriam contratar haitianos pela espessura da canela. Recebemos informações que alguns foram contratados pelo tamanho da genitália. Segundo as empresas, em relação às mulheres a contratação é mais dificultada porque elas são de difícil relacionamento, o que demonstra uma parcela da discriminação que sofrem", explica.

Dados do Ministério da Justiça, desde o terremoto que atingiu o Haiti, em 2010, até o final de 2013, mais de 21 mil haitianos conquistaram o visto humanitário para vir ao Brasil.

As informações apresentadas pelo órgão na 1ª Conferência Nacional sobre Migrações e Refúgio (Comigrar), nos últimos dias 30, 31 de maio e 1º de junho, em São Paulo, não representam, porém, o contingente total de pessoas daquele país que chegaram ao território brasileiro.

Isso porque, segundo um estudo conjunto da PUC, Ministério do Trabalho e Emprego e da Organização Internacional dos Migrantes, entre 2010 e 2014, a rota até o Brasil se dá de duas maneiras.

A mais rápida é justamente a irregular, com um custo de até seis mil dólares, porém, segundo os haitianos ouvidos na pesquisa, garante um abrigo e a documentação logo na chegada, além de ser mais rápida: todo o processo demora, na maior parte das vezes, 15 dias.

Já por meio do visto humanitário, a demora é de até seis meses e, por conta da burocracia, essa saída se torna menos atrativa aos haitianos que acabam recorrendo aos atravessadores, os chamados "coiotes".

Trabalho escravo

Segundo a assessora da Comissão Nacional para a Erradicação do Trabalho Escravo, Judith Cavalcanti Santos, a migração é um direito humano e é preciso regulamentação adequada, inclusive para que a incidência de trabalho escravo seja menor. "Não dá para vitimizar o migrante e essa é uma questão que precisa ser abraçada e combatida pelo Estado", diz.

Judith explica que a violação de direitos ocorre com trabalhadores brasileiros e estrangeiros, mas existem diferenças. "Com relação aos imigrantes, temos tido dificuldade e limitação nos dados. Os números que temos são dos que foram resgatados. Porque quem vem com documentos sem regularizar já são chamados de 'ilegais' e os empregadores usam isso para controlá-los. Eles dizem: - olha, se você não fizer o que eu peço e cumprir com determinadas coisas você vai ser denunciado, preso ou vou te mandar embora", relata.

Alguns dos casos mais graves que encontrou, observa o procurador Marcos Cutrim, referem-se à empresa multinacional Anglo American. "Resgatamos 100 haitianos na indústria de minérios, em Minas Gerais. Eles foram encontrados em condições degradantes de trabalho. Encontramos ali também a questão da terceirização, alojamentos precários e servidão por dívidas", conta.

Outro resgate também de haitianos ocorreu em Cuiabá, em obras do PAC, onde 21 trabalhadores que estavam há dias sem receber salários, em péssimos alojamentos e sem condições de sobrevivência foram libertados.

Responsabilização das empresas

A procuradora do Ministério Público do Trabalho (MPT) de São Paulo Christiane Nogueira acredita que para qualquer caso de trabalho escravo é importante que se chegue ao destinatário final da cadeia produtiva. "Parar na responsabilização do intermediário é muito pouco. Sabemos que trabalho escravo é lucro e tem alguém muito maior por trás".

Dados divulgados pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) aponta afirma que 21 milhões de pessoas são exploradas em todo o mundo. O trabalho escravo rende cerca de US\$ 150 bilhões de lucro ao ano.

Uma vez que a empresa é flagrada no Brasil é inscrita na lista suja do Ministério do Trabalho e Emprego e pode não obter financiamentos públicos.

No caso das terceirizadas, explica o procurador Marcos Cutrim, o que se tem feito é tentar responsabilizar não só a empresa que intermediária, mas a responsável pelo empreendimento – ou seja, aquela que no final das contas se beneficia dessa prática trabalhista.

Christiane relata o que ocorreu com a construtora OAS, obrigada a firmar acordo judicial com o MPT, no final do ano passado, por manter trabalhadores do Aeroporto de Guarulhos em situação análoga a de escravidão. “A empresa se comprometeu ao não mais realizar aquele tipo de exploração e teve que pagar R\$ 15 milhões por dano moral coletivo. Eram mais ou menos 120 trabalhadores que estavam vivendo em alojamentos precários, em péssimas condições”.

Em São Paulo, as situações costumam ocorrer com sul-americanos. “Principalmente bolivianos e peruanos são os explorados pela indústria da moda. Trabalham em pequenas oficinas de costura que fornecem para confecções e essas, por sua vez, são as fornecedoras das grandes grifes. Eles moram no mesmo local de trabalho e as crianças brincam nas oficinas, expostas ao perigo, sem condição de higiene, de fiação elétrica e sem equipamentos de produção individual”, afirma a procuradora.

PEC do trabalho escravo

Sobre a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) 57A, a chamada PEC do Trabalho Escravo, que tramitou durante 15 anos no Congresso e foi aprovada por unanimidade no Senado, no último dia 27 de maio, Christiane afirma que é importante que junto com a expropriação das terras urbanas ou rurais em que houve exploração de trabalho escravo, sem indenização, seja mantido o conceito de trabalho escravo. “Isso consta do artigo 149 do Código Penal e o Brasil é referência nesta luta. Esse conceito inclui restrição de liberdade, condições degradantes e jornada exaustiva”.

Para a procuradora, se houver modificação desse conceito isso representará um retrocesso. “Precisamos garantir a proteção dos direitos humanos no Brasil. É inaceitável que exista qualquer alteração nisso”.

Judith afirma que o esforço das entidades da sociedade civil é para que não haja diminuição no que se estabeleceu como direito. “Queremos consolidar o que o Brasil tem defendido internacionalmente. Partimos do pressuposto de que o empresariado terá que se adequar às legislações vigentes no país e para os maus empregadores não basta nada mais do que a lei.”

Organizado por Ernesto Germano