

**LAIRA BEATRIZ BOARETTO**

**DIREITO FUNDAMENTAL À SAÚDE E SEGURANÇA DO CAMINHONEIRO:  
A INTERAÇÃO DA SOCIEDADE NA LEI N. 12.619/2012**

**Piracicaba - SP  
2013**

**UNIVERSIDADE METODISTA DE PRACICABA – UNIMEP**  
**Faculdade de Direito**

**DIREITO FUNDAMENTAL À SAÚDE E SEGURANÇA DO CAMINHONEIRO:  
A INTERAÇÃO DA SOCIEDADE NA LEI N. 12.619/2012**

Dissertação submetida à Universidade Metodista de Piracicaba, para obtenção do Título de Mestre em Direito.

**Orientadora:** Professora Doutora Mirta Gladys Lereña Manzo de Misailidis

**Piracicaba - SP**  
**2013**

Ficha Catalográfica elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da UNIMEP  
Bibliotecária: Luciene Cristina Correa Ferreira CRB-8/8235

B662d Boaretto, Laura Beatriz.  
Direito Fundamental à saúde e segurança do caminhoneiro: a interação da sociedade na lei nº 12.619/2012. / Laura Beatriz Boaretto. – Piracicaba, SP: [s.n.], 2013.  
234 f.

Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Direito / Programa de Pós-Graduação em Direito - Universidade Metodista de Piracicaba, 2013.  
Orientador: Dra. Mirta Gladys Lerena Manzo de Misailidis.  
Inclui Bibliografia

1. Motorista. 2. Direitos Fundamentais. 3. Jornadas Extenuantes. 4. Meio Ambiente Laboral. 5. Saúde e Segurança. I Misailidis, Mirta Gladys Lerena Manzo de. II Universidade Metodista de Piracicaba. III Título.

CDU 342.7

**Esta dissertação foi julgada adequada para a obtenção do título de mestre em Direito e aprovada em sua forma final pela Coordenação do Curso de Pós-Graduação em Direito da Universidade Metodista de Piracicaba, na área de Direitos Fundamentais Coletivos e Difusos.**

**Banca Examinadora:**

---

**Presidente: Professora Doutora Mirta Gladys Lerena Manzo de Misailidis**

---

**Membro: Professor Doutor Everaldo Tadeu Quilici Gonzalez**

---

**Membro: Professor Doutor Aldo José Fossa de Souza Lima**

---

**Coordenadora do Curso: Professora Doutora Mirta Gladys Lerena Manzo de Misailidis**

**Piracicaba, Junho de 2013**

## **DEDICATÓRIA**

A todos os usuários das estradas brasileiras.

## AGRADECIMENTOS

A Deus pela vida e discernimento no momento da opção por cursar o Mestrado na Unimep;

a meus pais, pelo incentivo à educação;

a meus familiares pelo apoio;

a meu esposo, *Beto*, pela compreensão e aceitação de meus longos períodos de isolamento no estudo e na pesquisa; à minha filha *Aline*, meu maior tesouro e razão de viver;

ao Procurador do Trabalho Dr. *Paulo Douglas Almeida de Moraes*, que gentilmente forneceu valiosas informações para o enriquecimento da pesquisa e por ser um ilustre defensor da efetividade da Lei n. 12.619/2012 e notável combatente da precarização das relações laborais, minha admiração e meu respeito;

a meu tio, *Adilson Rinaldo Boaretto*, exemplo de ser humano e de luta na defesa da categoria dos motoristas de São Paulo; por idealizar o tema, indicar excelentes referências, compartilhando seus conhecimentos formais;

à amiga *Luciana Coutinho*, pelo auxílio nas questões de busca de referências, pelas orações e grande incentivo;

ao amigo *Antonio José Iatarola*, pelos valiosos conselhos motivadores para o ingresso no curso de mestrado;

aos amigos e colegas conquistados no decorrer dessa empreitada do curso de mestrado, e em especial: *Patrícia Borba, Gisele Laus, Murilo Kerche, André Carvalho Farias, Adriana Oliveira, João Batista Martins César, João Paulo Corrêa Ramo, Gerson Alberto Roza Guimarães*;

à *Sueli Catarina Verdicchio Quille*, secretária do Mestrado e à *Dulce Helena dos Santos*, secretária da Pós-Graduação, figuras amigas e prestativas, principalmente nas questões administrativas da Universidade e desenvolvimento do curso;

à professora Doutora *Ana Maria Romano Carrão*, pelas preciosas sugestões quando da qualificação dessa pesquisa;

aos professores, pela aceitação em participar da Banca Pública de Defesa desta Dissertação, Doutor *Everaldo Tadeu Quilici Gonzalez* e Doutor *Aldo José Fossa de Souza Lima* tendo a autora desde já a certeza de que suas críticas e sugestões serão essenciais para meu aperfeiçoamento acadêmico e profissional;

à minha Professora e Orientadora, Doutora *Mirta Gladys Lerena Manzo de Misaildis*, exemplo de profissional, mãe, esposa e estudiosa, fonte de rico conhecimento, sua generosidade é a tônica que nos motiva a caminhar sem desanimar.

A aprovação da presente dissertação não significará o endosso da Professora Orientadora, da Banca Examinadora e da Universidade Metodista de Piracicaba à ideologia que a fundamenta ou que nela é exposta.

## RESUMO

O trabalho é um direito fundamental do homem, e como tal, deve ser executado tendo-se em vista seu bem-estar. Nesta dissertação, analisa-se o trabalho do motorista profissional. Faz-se uma incursão, ainda que breve, na história do trabalho humano, em suas fases de escravidão e de liberdade. A invenção das máquinas e a Revolução Industrial trouxeram modificações importantes no modo de vida dos trabalhadores. Esta última caracterizou-se pelo aproveitamento de novas formas de energia e pela utilização da máquina na produção, dissociando o capital e o trabalho. Dá-se o surgimento *questão social*, a qual significa nada menos que a situação geral de miséria e opressão vivida pelo proletariado. Versa-se sobre a importância dos direitos coletivos para o trabalhador, bem como sobre o nascimento dos direitos humanos. A Lei n. 12.619/2012 veio regular a complexa e multifacetada profissão do motorista rodoviário transportador de cargas e passageiros. Com seus dispositivos, traçou balizas para a proteção da saúde e segurança laboral, marcando nova fase do direito trabalhista brasileiro. O meio ambiente laboral desses trabalhadores é a via pública, onde toda a sociedade está inserida, motivo pelo qual se buscou demonstrar a todos os que transitam nas estradas brasileiras as consequências da agressão ao direito fundamental da saúde e segurança desse trabalhador. Há de se exigir responsabilidade e atuação da Polícia Rodoviária Federal, Ministério Público do Trabalho e Ministério do Trabalho e Emprego na proteção à saúde do trabalhador. Não se concebe o bom trabalhar sem uma equação harmoniosa com aspectos econômicos, sociais e políticos. Daí o envolvimento de todos para o bem individual e geral da defesa da vida, pois ela é o maior bem a ser tutelado.

**Palavras-chave:** Motorista. Direitos Fundamentais. Jornadas extenuantes. Meio ambiente laboral. Saúde e Segurança.

## ABSTRACT

Work is a fundamental human right, and as such, should be pursued with a view to their welfare. This dissertation analyzes the work of the professional driver. It is an incursion, albeit briefly, the history of human labor in its phases of slavery and freedom. The invention of machinery and the Industrial Revolution brought important changes to the way of life of workers. The latter was characterized by the use of new forms of energy and the use of the machine in production, dissociating capital and labor. Give the emergence social issue, which means nothing less than the general situation of misery and oppression experienced by the proletariat. Versa is about the importance of collective rights for workers, as well as the birth of human rights. The Law n. 12.619/2012 came to regulate the complex and multifaceted profession Driver road transport of cargo and passengers. With its features, outlined goals for the protection of health and safety at work, marking a new phase of the Brazilian labor law. The working environment of these workers is the road where the whole society operates, why it sought to demonstrate to all that pass on Brazilian roads the consequences of the assault on the fundamental right of the health and safety of the worker. There is to demand accountability and performance of the Federal Highway Police, Ministry of Labour and Ministry of Labour and Employment in the health protection of workers not conceive the good work without an equation with harmonious economic, social and political. Hence the involvement of all for the general good of the individual and the defense of life, because it is the biggest asset to be protected.

**Keywords:** Driver. Fundamental Rights. Exhausting days. Work environment. Health and Safety.

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ABRAMET - Associação Brasileira de Medicina de Tráfego  
ANTC - Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Carga  
ANTT - Agência Nacional dos Transportes Terrestres  
BEFIEEX – Benefícios Fiscais à Exportação  
CF – Constituição Federal do Brasil - 1988  
CLT – Consolidação das Leis do Trabalho  
CNTTT – Confederação Nacional dos Trabalhadores Transportes Terrestres  
CNT – Confederação Nacional dos Transportes  
COPPEAD - Centro de Estudos em Logísticas do Instituto de Pós-Graduação em Administração  
CTB – Código de Trânsito Brasileiro  
CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito  
CUT – Central Única dos Trabalhadores  
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes  
DSR – Descanso Semanal Remunerado  
FENACAM - Federação Interestadual dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens  
FENCVIR - Federação Nacional dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários  
JK – Juscelino Kubitshek  
ICM – Imposto sobre Circulação de Mercadoria  
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
IPI – Impostos sobre Produtos Industrializados  
MPT – Ministério Público do Trabalho  
MTE – Ministério do Trabalho e Emprego  
MUBC – Movimento da União Brasileira de Caminhoneiros  
OIT – Organização Internacional do Trabalho  
OMS - Organização Mundial da Saúde  
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento  
PRF – Polícia Rodoviária Federal  
SINCAVER - Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários  
SINDICAM – Sindicato dos Caminhoneiros  
SINDICAMP - Sindicato das Empresas do Transporte Rodoviário de Carga e Logística de Campinas e região  
SUDENE - Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste  
TRT – Tribunal Regional do Trabalho

TST – Tribunal Superior do Trabalho

UBC – União Brasileira dos Caminhoneiros

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>13</b>
<b>1 O DIREITO DO TRABALHO E SUA IMPORTÂNCIA E SINERGIA COM OS ASPECTOS ECONÔMICOS, POLÍTICOS E SOCIAIS SOB O ENFOQUE HUMANÍSTICO</b>	<b>18</b>
1.1 O trabalho para o homem	18
1.1.1 Arcabouço histórico da seara laboral	25
1.1.2 A questão social e o surgimento do sindicalismo	29
1.2 Importância dos direitos coletivos para o trabalhador e o nascimento dos direitos humanos	34
1.2.1 Da sinergia da legislação com aspectos econômicos, políticos e sociais	47
<b>2 O SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS</b>	<b>53</b>
2.1 Motoristas de caminhão	59
2.2 Sindicalismo do setor	66
2.2.1 A greve de 1999 e os seus reflexos na categoria	72
<b>3 A LEI N. 12.619/2012</b>	<b>80</b>
3.1. Interação da sociedade e de seus atores sociais para a implementação de um transporte seguro	80
3.1.2 O processo civilizador	84
3.2 Antecedentes da Lei n. 12.619/2012	85
3.3 Disposições gerais da Lei n. 12.619/2012 (artigos 1º e 2º)	92
3.3.A - Alcance subjetivo da Lei n. 12.619/2012 (artigo 1º)	92
3.3.B - Direitos dos motoristas profissionais empregados ao controle de jornada e do tempo de direção (artigo 2º, inciso V, da Lei)	94
3.3.B.1- Responsável pelo controle da jornada e tempo de direção	96
3.4 Deveres dos motoristas profissionais e novas modalidades de infração disciplinar (artigo 235-B, CLT)	101
3.5 Regras atinentes à jornada de trabalho (artigos 235-C, 235-F, CLT)	103
3.5.A - Da inconstitucionalidade do artigo 235-F, CLT (jornada “12x36”)	104

3.5.B - Tempo computado como jornada de trabalho (art. 235-C, § 2º, CLT)	105
3.5.C – “Tempo de espera” (art. 235-C, § 8º c/c art. 235-E, §§ 4º e 5º, CLT)	106
3.5.C1 -Remuneração do “tempo de espera” (art. 235-C, § 9º, CLT )	108
3.5.D - Tempo de descanso ou “intervalo de direção” (art. 235-D, I da CLT e art. 67-A, 1º do CTB)	109
3.5.E - “Tempo de reserva” (art. 235-E, §§ 6º e 7º, CLT )	110
3.6 - Disposições especiais no caso de viagem de longa distância (artigos 235-D e 235-E. CLT)	111
3.6.A - O descanso semanal remunerado nas viagens de longa distância (artigos 235-D e 235-E, da CLT)	111
3.6.B - Ocorrência de força maior nas viagens de longa distância (artigo 235-E, da CLT)	113
3.7 - Restrições às modalidades de remuneração prejudiciais ao controle de jornada (artigo 235-G, da CLT)	113
3.7.A - Delegação à norma coletiva para a regulação de jornadas especiais (artigo 235-H, da CLT)	114
3.8 – Fracionamento do intervalo intrajornada (art.71, 50, CLT)	115
3.9 - Do empregado ao cidadão. Saúde e segurança em destaque	117
<b>4 SAÚDE E SEGURANÇA DO MOTORISTA PROFISSIONAL</b>	<b>120</b>
4.1 Impacto histórico na saúde do trabalhador	120
4.2 Saúde e segurança do trabalhador	127
4.3 Saúde e segurança do motorista profissional no contexto atual	131
4.3.A A importância da Lei do Motorista – Lei 12.619/2012	138
4.3.A1 Formação e aperfeiçoamento profissional	142
4.3.A2 Atendimento médico	143
4.3.A3 Doenças e drogas nas estradas	145
4.3.A4 Proteção contra a criminalidade	153
4.3.A5 Jornada extenuante como fator desencadeante dos acidentes	154
4.3.A6 – Da Responsabilidade Civil Objetiva	163
4.4 – Discriminação	166
4.5 - A função promocional do Direito	171

**CONSIDERAÇÕES FINAIS** \_\_\_\_\_ **179**

**REFERÊNCIAS** \_\_\_\_\_ **183**

**ANEXOS**

**Anexo A – Relatório da ação em desenvolvimento sobre o segmento de transporte rodoviário de cargas** \_\_\_\_\_ **195**

**Anexo B – Lei 12.619/2012** \_\_\_\_\_ **222**

**Anexo C - Resolução no 405/2012 – CONTRAN** \_\_\_\_\_ **229**

## INTRODUÇÃO

Em qualquer elaboração teórica sobre o ser humano, não se pode furtar ao enfrentamento da questão do trabalho. Assim, ao tratar do direito da saúde e segurança dos caminhoneiros, é-se obrigado a aterrissar no vasto campo laboral, onde se decide a sorte de algumas centenas de milhares de homens e mulheres que escolheram um estilo de vida movente sobre pneumáticos, nas mais difíceis e inseguras condições laborais.

É de se lamentar que o poder público, ao longo da história, tenha olhado para esses homens e mulheres apenas com a malévola intenção de multá-los por possíveis infrações ao Código de Trânsito. Vítima do descaso das autoridades, que jamais se deram conta da solidão a que são submetidos, num dia a dia longe de seus familiares.

Só recentemente, tentou-se apresentar solução para os graves problemas da profissão de motorista de caminhão. Só agora ela foi regulamentada pela Lei n. 12.619/2012. Essa legislação nasceu do conjunto de esforços de vários órgãos e entidades que, entendendo a importância do trabalho para o homem e para a economia, mormente no setor de transporte de cargas, propuseram verdadeira cooperação entre sociedade, estado e trabalhadores com o objetivo de acabar com a violência nas estradas. Dai terem projetado determinações legais que contribuíssem para a solução dos graves problemas do setor de transporte de carga e de passageiro, bem como dos profissionais operadores do sistema.

O campo de visão deve ser alargado, pois não se trata somente da violência de terceiros contra a categoria, mas também da violência das péssimas condições de vida a que são submetidos, em estradas esburacadas, com a falta de pontos de apoio com atendimento digno para seres humanos, com um mínimo de conforto.

Assim, no Capítulo 1, faz-se uma incursão, ainda que breve, na história do trabalho humano, em suas fases de escravidão e de liberdade. A invenção das máquinas e a Revolução Industrial trouxeram modificações importantes no modo de vida dos trabalhadores. Esta última caracterizou-se pelo aproveitamento de novas formas de energia e pela utilização da máquina na produção, dissociando o capital e o trabalho. Dá-se o surgimento *questão social*, a qual significa nada menos que a situação geral de miséria e opressão vivida pelo proletariado. Versa-se sobre a importância dos direitos coletivos para o trabalhador, bem como sobre o nascimento dos direitos humanos. Por fim, apresentam-se considerações sobre a *concertação social*, como método ou procedimento para a tomada de decisões conjuntas entre governo ou poder público e agentes sociais. O setor de transporte rodoviário de cargas

é objeto do capítulo 2. Dá-se uma visão panorâmica do setor, bem como de sua ascensão coletiva. Apresentam-se algumas considerações sobre a greve de 1999, que trouxe à tona a cruel e lamentável realidade do trabalho dos motoristas de transporte de cargas, sejam eles autônomos ou com vínculo de emprego com alguma empresa ou instituição.

Trata-se do processo de reestruturação global da economia dado pelo desenvolvimento científico – tecnológico, que nos está levando para as relações no mundo virtual -, mudando as formas de vida e de trabalho, impondo um novo ritmo nas atividades humanas. Não é pretensioso definir como avassaladora essa nova dinâmica laboral.

Surge a necessidade de uma redefinição do tempo e do espaço, tendo como resultado novos processos na organização e no desenvolvimento do trabalho em si, novas formas de parceria com os órgãos estatais e sindicais, de forma a garantir além de um trabalho mais digno aos motoristas, a segurança de nossas estradas e a vida de toda a comunidade.

Chega-se ao nascedouro da Lei n. 12.619/2012, no Capítulo 3. Expõem-se suas principais determinações, enfatizando as alterações que irão tentar acabar com a exploração de mão de obra e a precarização do trabalho do motorista de transporte de carga, uma vez que é obrigado a se submeter a extenuantes sobrejornadas de trabalho.

Releva-se que depois de mais de vinte anos de tentativas frustradas, as representações sindicais dos trabalhadores em transportes terrestres conseguiram ver aprovado um dos inúmeros projetos que tramitavam pelo Congresso Nacional e tinham por objetivo regulamentar o exercício da profissão de motorista.

Só pela união de esforços entre as representações sindicais profissionais e econômicas, além da indispensável mediação do Ministério Público do Trabalho de Brasília, que suspendeu a ação civil pública que teve início no Mato Grosso. Ela tinha como objeto garantir os intervalos legais e limitar a jornada de trabalho dos motoristas de transporte de cargas, dando lugar a um processo de negociação jamais visto no país.<sup>1</sup>

Por derradeiro, o Capítulo 4 trata da importância da saúde e segurança não do trabalhador motorista, mas de todos os usuários das ruas, estradas e avenidas no Brasil.

Dentre os direitos sociais que foram reconhecidos à pessoa humana, há aproximadamente um século, e que estão catalogados nas Constituições contemporâneas como direitos fundamentais, o direito à saúde do trabalhador assume especial relevância.

---

<sup>1</sup>BOARETTO, Adilson Rinaldo. **Comentários sobre Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista e dá outras providências.** Disponível em: <<http://www.fectroesc.com.br/novo/wp-content/uploads/2012/05/ARTIGO-SOBRE-A-LEI-12.619.pdf>>. Acesso em: 08.04.2013.

Assim, a saúde do trabalhador, na condição de direito essencial alicerçado no princípio ontológico da dignidade humana, deve ser entendido como o mais completo bem-estar físico, mental e social da pessoa. Carece, ainda, de ser observado rigorosamente tanto pelo empregador quanto pelo Estado em sua atividade regulatória e de fiscalização, cuja transgressão atenta absolutamente contra o direito à vida, não só no que diz respeito à existência da pessoa, mas também no que tange a sua qualidade de vida.

As notícias recentes de coleta de dados de acidentes nas estradas deixa claro o problema iminente, cuja legislação regulamentadora será uma peça importante para a segurança nas estradas. Causa assombro a constatação de que os caminhoneiros são os trabalhadores que mais morrem no Brasil. Para a fiscalização, a *causa mortis* está relacionada com excesso de jornada de trabalho e falta regulamentação para limite de jornada de trabalho de motoristas de transporte de carga, empregados ou não, e para intervalo mínimo interjornadas para condução de veículos.<sup>2</sup>

Não há como enfrentar a temática sem dar importância relevante nas questões de saúde e segurança do trabalhador motorista, pois a hígidez da legislação a respeito favorece o desenvolvimento de trabalho mais seguro tanto para ele quanto para os demais cidadãos. Muitos acidentes nas estradas são resultados da fadiga dos motoristas na direção, os quais, muitas vezes para cumprir as metas laborais se submetem a uso de drogas psicoativas, que detonam os reflexos e abalam a percepção motora na condução do caminhão.

Por derradeiro, relevante a dimensão da importância de não discriminar esses motoristas, mormente aqueles que, para cumprimento de metas impostas por seus empregadores ou contratados não têm alternativa para vencer o organismo fragilizado, se não utilizando-se de drogas para suportar horas a fio na direção do caminhão.

O tema proposto encaminha-se para uma reflexão: reconhecer a complexidade dessa profissão e suas interconexões com os demais cidadãos, situar a dignidade humana como estruturante do sistema legislativo que abarca essa problemática.

A direção do trabalho transmutou-se em cooperação, colaboração ou coordenação laborativa configurando uma coligação de atividades produtivas (seja de bens ou de serviços) dirigidos a um fim comum, geralmente traçado por aquele detentor de grande capital e com o

---

<sup>2</sup> PYL, Bianca. **Caminhoneiros são os trabalhadores que mais morrem no Brasil**. Disponível em: <<http://reporterbrasil.org.br/2012/04/caminhoneiros-sao-os-trabalhadores-que-mais-morrem-no-brasil/>> Acesso em: 08.04.2013.

poder de gestão sobre todo o processo implicado na consecução do objetivo final, assumindo assim o direito do trabalho uma nova face.

Os problemas do transporte rodoviário no Brasil são muitos: informalidade e fragmentação do setor, envelhecimento da frota por incapacidade de renovação, insegurança..<sup>3</sup>

Por fim, salienta-se o aspecto humanístico da legislação e a função promocional do direito, no que tange aos direitos humanos observados nessa seara laboral.

Como marco metodológico, partiu-se da teoria crítica dos direitos humanos, e num sentido marcadamente social, os direitos humanos são “o resultado de lutas sociais e coletivas que tendem à construção de espaços sociais, econômicos, políticos e jurídicos que permitam o empoderamento de todas e todos para poder lutar plural e diferenciadamente por uma vida digna de ser vivida”<sup>4</sup>. Em outros termos, especificamos os direitos a partir forte conteúdo social, que clama para resolução de algumas questões pontuais da categoria dos motoristas, mormente sua luta diária nas estradas e as condições laborais a que se submetem para ter trabalho.

Os direitos humanos não são algo dado e construído de uma vez por todas em 1789 ou em 1948, mas se trata de processos, ou seja, de dinâmicas e lutas históricas decorrentes das resistências contra a violência que as diferentes manifestações do poder do capital exercem contra os indivíduos e os coletivos, a greve de 1999 da categoria dos motorista estampa as malévolas do ambiente laboral da categoria.

Há que se entender os direitos humanos como categorias que têm muito a ver com os processos dominantes de divisão social, sexual, étnica e territorial do fazer humano (a partir dos quais se hierarquiza desigualmente o acesso aos bens necessários para uma vida digna). Se não compreendemos os direitos como elementos que criticam ou legitimam tais processos de divisão do fazer humano, nunca entenderemos as razões pelas quais os militantes de direitos humanos se sentem impotentes na hora de levar à prática o que dizem os textos ou as decisões surgidas das Cortes internacionais.<sup>5</sup>

Para a teoria crítica, reconhecer os Direitos Humanos em um contexto de luta e conquista é pensar que tais direitos não se encontram posto, positivado e assegurados em um plano universal e obrigatoriamente aceito, mas sim compreendê-lo numa visão consciente em

---

<sup>3</sup> WANKE, Peter F. **Logística e transporte de cargas no Brasil** - produtividade e excelência no século XXI. São Paulo: Altas, 2010, p. 59.

<sup>4</sup> FLORES, Joaquim Herrera. **Teoria Crítica dos Direitos Humanos: Os direitos humanos como produtos culturais**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009, p. 191

<sup>5</sup> FLORES, Joaquim Herrera. Op. Cit. p.169

que se é preciso estar sempre repensando e agregando significados aos Direitos Humanos, já que eles não são estáticos.

Herrera Flores sintetiza os Direitos Humanos como “a afirmação da luta do ser humano para ver cumpridos seus desejos e necessidades nos contextos vitais em que está situado”<sup>6</sup>, assim, os motoristas de caminhão encampam uma luta árdua até contra si mesmo, onde muitos entendem colocam o trabalho em primeiro lugar em detrimento da própria vida, mormente os autônomos, que, na realidade, como economicamente dependentes, ficavam a margem da legislação protetiva, agora encampada pela Lei 12.619/2012.

---

<sup>6</sup> Ibidem, p. 25

# 1 - DIREITO DO TRABALHO, SUA IMPORTÂNCIA E SINERGIA COM ASPECTOS ECONÔMICOS, POLÍTICOS E SOCIAIS SOB O ENFOQUE HUMANÍSTICO

## 1.1 O trabalho para o homem

Trata-se aqui do trabalho de uma determinada categoria. Antes, porém, é preciso entender, em linhas gerais, o que é trabalho, na sua concepção digna de condição fundamental para o desenvolvimento da pessoa humana.

A qualidade de vida tão buscada hoje não era levada em consideração no tempo em que o homem se libertou do trabalho escravo, quando o que se buscava era a transição para o modelo de prestação de serviço livre. Essa transição durou séculos, ou seja, não se deu linearmente, pois seguiu-se à Era Medieval, em cuja sociedade predominava a rígida divisão de grupos sociais: os senhores feudais e os servos. A servidão era imposta a quase todos os camponeses e se diferenciava do trabalho escravo porque o servo se ligava à terra e, pelo seu uso, pagava diversos tributos<sup>7</sup>, passando a ter novo amo quando a terra era vendida.

A Baixa Idade Média<sup>8</sup> assistiu a transformações sociais e econômicas que serviram à progressiva estruturação do sistema capitalista de produção. A sociedade estamental foi gradativamente se desintegrando e, nesse mesmo toar, a economia autossuficiente, típica do feudalismo, foi sendo substituída por uma economia comercial. O crescimento demográfico<sup>9</sup> e o renascimento urbano, com a emancipação pacífica das cidades onde mais florescia a atividade comercial, deram origem a uma outra forma de sociedade, agora estruturada em classes e a habitar cidades ou *burgos*<sup>10</sup>.

Nessas cidades, as corporações de mercadores, que buscavam garantir o monopólio do comércio local, e as corporações de ofício, visando cada uma destas à monopolização de

---

<sup>7</sup> A exemplo da *corveia* (trabalho gratuito nas terras do senhor em alguns dias da semana), da *talha* (percentagem da produção das tenências) e da *banalidade* (tributo cobrado pelo uso de instrumentos ou bens do senhor). A servidão medieval sofreu influência, em sua formação, de instituições romanas e germânicas, a exemplo da *clientela* (relação de dependência social entre os indivíduos na sociedade romana, influenciando o modo como se constituiu a relação senhor-servo na ordem feudal), do *colonato* (instituído pelo Império Romano, impunha a fixação do homem à terra, objetivando conter o êxodo rural e a crise de abastecimento causada pelo fim da escravatura) e do *precarium* (entrega de terras a um grande senhor em troca de proteção). Cf. VICENTINO, Cláudio. **História Geral**. São Paulo: Scipione, 1997, p. 110.

<sup>8</sup> A Baixa Idade Média estendeu-se dos séculos X ao XV.

<sup>9</sup> Crescimento demográfico proporcionado pelo fim das invasões na Europa e pela redução dos níveis de mortandade que as grandes epidemias provocaram.

<sup>10</sup> *Burgu*, em latim, significa fortaleza, referindo-se, assim, às muralhas que circundavam as cidades.

uma determinada arte ou ofício, eram influenciadas pela filosofia cristã conhecida como *escolástica*, que condenava a usura. Por consequência, uma mercadoria deveria sempre ser vendida pelo preço da matéria-prima utilizada mais o valor da mão de obra empregada<sup>11</sup>. Apenas os companheiros (ou oficiais) eram remunerados como se fossem protótipos de assalariados, pois o mestre-artesão retribuía o trabalho dos aprendizes, que ocupavam a base da pirâmide corporativa, através de alimentos, vestuário e alojamento, além do aprendizado.

Com o passar do tempo, muitos dos mestres se enriqueciam e exerciam, com rigor, a exclusividade da atividade artesanal. Os companheiros se uniam com o intuito de conquistar as parcelas de monopólio asseguradas à mestria, quando não se resignavam ante a ausência de perspectiva econômica mais favorável. Noutro passo, a burguesia, que se fortalecia economicamente, interessava-se na instituição de um poder central que reduzisse a influência política da nobreza, não tardando a se constituírem as monarquias nacionais, que se desenvolveram por toda a Era Moderna.

Os avanços tecnológicos observados como antecedentes e consequentes da Revolução Industrial, e, mais adiante, as novas técnicas de divisão do trabalho prometiam alargar oportunidades e permitir que o homem se libertasse, uma vez por todas, dos grilhões da escravidão e da servidão, sem as amarras que o corporativismo impunha ao desenvolvimento de atividades econômicas por quem delas não tinha o direito à mestria.

O trabalho livre, contudo, que surgira na *empresa* moderna, não o era por completo, uma vez que se caracterizava exatamente pelo fato de o trabalhador ser livre (ou livre de coação absoluta) para escolher entre prestar ou não trabalho, embora não estivesse investido de igual liberdade no tocante ao tempo, lugar e modo de executar essa prestação laboral. Olea conclui: “A liberdade a que estamos aludindo se refere ao momento do estabelecimento da relação de alheamento, sendo, portanto, seu sentido o de que aquela, no trabalho forçado, fica anulada frente à presença de uma violência invalidante do consentimento”.<sup>12</sup>

A demanda por organizar suas atividades impulsionou a sociedade a criar suas normas jurídicas. O termo utilizado foi “sociedade”, e não “Estado”, já que existiram muitos exemplos de sociedades sem “Estado”, mas o inverso jamais ocorreu, e até em nossos dias, seja ela organizada ou não, a sociedade sempre busca o seu ideal, seja para aquilo que se crê, seja para aquilo que se busca como harmonia no conviver.

---

<sup>11</sup> VICENTINO, op. cit., p. 139.

<sup>12</sup> OLEA, Manuel Alonso. **Introdução ao Direito do Trabalho**. Trad. de Regina Maria Macedo Nery Ferrari e outros. Curitiba: Gênese, 1999, p. 57.

Em razão do próprio sentido do termo “sociedade”, o Direito surge como determinante na sua organização, e sua gama de searas especializadas, as quais surgem com o próprio desenvolvimento desta, são resultados da crescente ampliação na complexidade das relações interpessoais.

As causas do aparecimento dessas especializações não se encontram apenas no mundo jurídico. O que existe, no âmago de todo esse fenômeno, são *processos sociais de diferenciação e individualização*, que vão criando categorias especiais de sujeitos, de relações intersubjetivas e até de bens objetos dessas relações. Tutelam-se, hoje, bens e qualidades desconhecidas até mesmo no passado recente, como a *moral coletiva*, e os *interesses transindividuais*.<sup>13</sup>

As transformações políticas, sociais, econômicas e jurídicas não atuam de forma separada, mas sempre interligadas, de forma a se influenciarem reciprocamente. Assim, o Direito não é uma simples constatação de fatos sociais, mas, sim, um produto artístico do fato do descobrimento.<sup>14</sup>

O Direito do Trabalho repousa sobre uma relação social identificável dentro do contexto geral das relações sociais de que se compõe a vida em sociedade. Essas relações especiais causaram e ainda causam profundas movimentações no tecido social, iniciando processos de diferenciação que se projetaram como *realidades diferenciadas*. O Direito do Trabalho emergiu dessas realidades diferenciadas, e sobre elas operou e ainda opera um processo de especificação, sobre sujeitos, relações jurídicas e bens específicos, de modo a diferenciar-se dos demais setores do ordenamento jurídico social.<sup>15</sup>

As sensíveis e gradativas transformações do mundo do trabalho ao longo dos tempos nos remete a concluir quão valioso são os frutos de sua pesquisa, num momento em que nossa sociedade muito se preocupa com qualidade de vida e manutenção do bem-estar e da boa saúde. Com o processo de industrialização, a partir da Primeira Revolução Industrial (1780-1860) – revolução do carvão e do ferro – e da Segunda Revolução Industrial (1860-1914) – revolução do aço e da eletricidade –, houve uma significativa transformação na relação entre o homem e o trabalho e, principalmente, entre os próprios homens.

A facilitação de acesso à informação, bem como a demanda necessária por mais condições dignas de trabalho, fazem da saúde e segurança laboral uma temática a ser enfrentada, já que sua afronta agride direitos fundamentais, individuais, difusos e coletivos.

---

<sup>13</sup> ZANGRANDO, Carlos Henrique da Silva. **Curso de direito do trabalho**. T. I. São Paulo: Ltr, 2008, p.31.

<sup>14</sup> *Ibidem*, p. 32.

<sup>15</sup> *Ibidem*, p. 32.

Essas transformações remetem à reflexão sobre o que é trabalho nos dias de hoje e a quem ele agride quando sua forma de se desenvolver vilipendia não só direitos daqueles diretamente ligados por aquela relação jurídica, mas de outros que nada guardam de correlação com ela, mas que podem direta e indiretamente ser agredidos por formas degradantes de desenvolvimento de prestação de serviço.

Pois bem, a real origem da palavra “trabalho” se encontra no latim *tripaliare*, ou seja, martirizar com o *tripalium*. Trata-se de uma armação formada por três pedaços de madeira (*tri+palus*), destinada à tortura.<sup>16</sup>

Ainda, ensina Carlos Zangrando sobre a etimologia de “trabalho”:

A palavra *trave*, em inglês, que designava a baía onde os cavalos eram tratados, lentamente adquiriu outros sentidos, tais como *tormento* ou *fadiga*, donde em inglês a palavra *travel*, que significa *uma longa e fatigante viagem*. Finalmente, *travail*, tanto em Francês como em outras línguas latinas substituiu aquilo que era expresso anteriormente pela latina *opera*. Ainda existem indicações esparsas indicando a origem do termo *trabare*, que significa obstruir o caminho de alguém com uma barra.<sup>17</sup>

A inferência da gênese da palavra *trabalho* leva a pensar em tortura, sofrimento, forçando-nos a admitir que o motivo de tantas discussões sobre a forma como ele se desenvolve independente de seu atual significado. Sua história de horrores não é ignorada pela etimologia da palavra e pelas lamentáveis situações em que ele se realiza, sob condições degradantes até hoje flagradas por nossas autoridades.

As primeiras referências escritas sobre o trabalho dimensionam a complexidade da construção de um grande muro e um templo para orações, descrições que podem ser encontrados no Épico de *Gilmamesh*, Rei de *URUK*, escrito por volta de 2150 a. C.<sup>18</sup>

Em termos filosóficos, pode-se definir trabalho como uma atividade que transforma a natureza, podendo esta ser tanto de ordem material como intelectual. Gilberto Cotrim assim ensina: “Podemos definir trabalho como toda atividade na qual o ser humano utiliza sua energia física e psíquica para satisfazer suas necessidades ou para atingir um determinado fim.”<sup>19</sup>

O trabalho é o elemento que possibilita a relação dialética entre o homem e a natureza, entre a teoria e a prática.

<sup>16</sup> ZANGRANDO, Carlos Henrique da Silva, p. 33.

<sup>17</sup> Ibidem, p. 33.

<sup>18</sup> SANDARS, N.K. **The epic of Gilgamesh**. London: Penguin Books, 1972, p. 61, apud ZANGRANDO, Carlos Henrique da Silva. **Curso de direito do trabalho**. T. I, São Paulo: Ltr, 2008, p. 33.

<sup>19</sup> COTRIM, Gilberto. **Fundamento da filosofia: história e grandes temas**. 15. ed. reform. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2000, p. 23.

Permite-se, dessa forma, uma noção de liberdade. Liberdade no entendimento de que, se o ser humano é cercado de determinismos (causas e necessidades), em contraposição ele pode tomar consciência de suas cercanias e então agir de forma a transformá-las e superá-las.

Em verdade, além de transformação da natureza, o trabalho propicia a transformação do próprio homem.<sup>20</sup>

A Bíblia trouxe, no Livro do Gênesis, a ideia durante os seis dias de criação do universo por Deus: “E, havendo Deus terminado no dia sétimo a sua obra, que fizera, descansou nesse dia de toda a sua obra que tinha feito” (Gênesis, 2. 2).

Na mitologia grega, podem-se verificar os “Doze Trabalhos de Hércules, consistindo numa série de árduas tarefas às quais o semideus foi ordenado pelo Rei *Eurystheus*.”<sup>21</sup>

Para os gregos (na Antiguidade), o trabalho manual era uma forma de punição pelos deuses, já que o homem deveria ser livre para cultivar sua mente e perfeição.<sup>22</sup> Ou seja, para Platão, a contemplação das ideias filosóficas era atividade enobrecedora do homem, já que a racionalidade é de sua essência.<sup>23</sup>

Aristóteles defendia que a escravidão era algo natural, e afirmava ser o “trabalho o melhor uso dos escravos, a quem denominava “instrumentos vivos”, incapazes de raciocinar e ordenar suas próprias vidas”.<sup>24</sup>

Para cada momento da história da humanidade o trabalho ganhou conotações distintas e importantes, uma vez que o homem sempre esteve presente no conceito.

Desde logo, cabe indicar que o trabalho é um direito fundamental (Declaração Universal dos Direitos do Homem, art. 23), atingindo todos os homens. “E nisso supõe uma atividade, intelectual ou manual, manifestando-se como realização livre consciente do homem, levada a efeito por intermédio de sua própria vontade<sup>25</sup>.”

Para Carlos Henrique Zangrando, as duas funções do trabalho são:

Função pessoal – consiste em operar como meio de satisfação das próprias necessidades, econômicas, psicológicas ou espirituais, dado que, na sua acepção ampla (não jurídica), não existe razão para excluir-se o trabalho lúdico, ou seja, aquele que se realiza por distração;

<sup>20</sup> PAVELSKI, Ana Paula. **O direito da personalidade do empregado: em face do exercício abusivo do poder de direito do empregador**. Curitiba: Juruá, 2009, p.10.

<sup>21</sup> ZANGRANDO, Carlos Henrique da Silva, *op. cit.*, p. 33.

<sup>22</sup> NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho**. 13. ed. São Paulo: Saraiva 2008, p. 144.

<sup>23</sup> ARANHA, Maria Lúcia de Arruda; MARTINS, Maria Helena Pires. **Filosofando: introdução à filosofia**. São Paulo: Moderna, 1991, p. 53-56.

<sup>24</sup> ARISTÓTELES. **A política**. Trad. Therezinha M. Deutsch. São Paulo: Nova Cultural, 1999, p.150.

<sup>25</sup> ZANGRANDO, Carlos Henrique da Silva, *op. cit.*, p. 35.

Função social – aquela em que o trabalho transcende a própria pessoa, servindo como desenvolvimento da vida comunitária.<sup>26</sup>

Assim, fica incontestável a soberana importância do trabalho para o homem, razão pela qual, o estudo e pesquisa de suas formas, de como ele se desenvolve e de como o próprio homem se porta diante dele, merece ser levada em consideração e aprofundada.

Pode-se inferir que a transcendência de que esse autor é uma característica muito importante, já que afeta toda a sociedade, sendo um dos objetos dessa pesquisa. As condições de trabalho dos motoristas não afetam somente aqueles que desempenham a profissão, mas todos nós, que nos deparamos com eles nas estradas brasileiras, correndo o risco de ser vítimas dos mais graves acidentes em razão das extenuantes jornadas laborais.

É cediço que aquele que trabalha amplia ou muitas vezes altera sua visão do mundo e até de si próprio. A experiência laboral possibilita conhecer novos horizontes, conceitos, e concepções de valores diversos do que se tinha até então.

Assim, a presente pesquisa é um desafio à educação, incentivando a se lutar por melhores condições laborais dentro do nosso contexto social.

Miguel Reale vai mais além, quando diz que o trabalho cria valores:

Ele já é, por si mesmo, um valor, como uma das formas fundamentais de objetivação do espírito enquanto transformação da realidade física e social, visto como o homem não trabalha porque quer, mas sim uma por uma exigência indeclinável de seu ser social, que “é um ser pessoal de relação”, assim como não se pensa porque se quer, mas por ser um pensamento um elemento intrínseco ao homem, no seu processo existencial, que se traduz em sucessivas “formas de objetivação”. Trabalho e valor, bem como, por via de consequência, trabalho e cultura, afiguram-se termos regidos por essencial dialética de complementariedade.<sup>27</sup>

Para Marx, as pessoas dependem de um papel ativo na transformação constante da natureza para que possam existir:

Antes de tudo, o trabalho é um processo de que participam o homem e a natureza, processo em que o ser humano, com sua própria ação, impulsiona, regula e controla seu intercâmbio material com a natureza. Defronta-se com a natureza como uma de suas forças. Põe em movimento as forças naturais de seu corpo – braços e pernas, cabeça e mãos -, a fim de apropriar-se dos recursos da natureza, imprimindo-lhes força útil à vida humana. Atuando assim, sobre a natureza externa e modificando-a, ao mesmo tempo modifica sua própria natureza.<sup>28</sup>

<sup>26</sup> Ibidem, p. 35.

<sup>27</sup> REALE, Miguel. Introdução. In: BAGOLINI, Luigi. **Filosofia do trabalho**. 2. ed. São Paulo: LTr, 1997, p. 11.

<sup>28</sup> MARX, Karl. **O capital**. Trad. Rogério Santana. 25. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p. 211.

Partindo-se da premissa de que a capacidade humana de se valer do trabalho como elemento transformador da natureza distingue o ser humano como tal, tem-se o trabalho como elemento constitutivo e afirmativo da natureza humana razão de sua dimensão social.

A despeito de seus possíveis significados, é a concepção de trabalho passível de venda em uma relação jurídica, que fundamenta o modo de produção capitalista e sua regulamentação legal. Daí sua importante sinergia com a economia.

Ainda, só o trabalho enquanto criação humana foi e vem sendo objeto do Direito. Sua concretização pode se dar sob diversas formas, de acordo com as características da relação existente. Daí existirem diversas regulamentações jurídicas relativas ao trabalho, desde a pura e simples prestação de serviço autônomo, até uma modalidade especial de relação jurídica, denominada relação de emprego.

Outra característica do trabalho regulado pelo direito é a *produtividade*. Apenas o trabalho *produtivo*, ou seja, aquele que é instrumental, destinando-se a atingir outras finalidades (p. ex., suprir os meios de subsistência) é objeto do direito. Excluem-se, por óbvio, as atividades lúdicas, como jogo com finalidade recreacional e a contemplação, pois possuem fim em si mesmas.<sup>29</sup> Por derradeiro, as atividades esportivas, mormente as do atleta profissional, encampam uma forma de trabalho que não dá a luz a produtividade, mas sim resultados, motivo pelo qual demandou regulamentação, mormente por outros direitos envolvidos, que não o do trabalho, como o de imagem.

Para Manoel Alonso Garcia, a noção de trabalho se amplia, podendo ser definida como “toda atividade do homem, aplicada ao mundo exterior, com independência de resultados, predominantemente especulativos ou práticos, enquanto dessa atividade originam relações ordenadas por normas, segundo princípios que constituem a base de seu regime jurídico.”<sup>30</sup>

Wilson Ramos Filho entende por trabalho “toda atividade essencialmente humana que, como fator de produção de riqueza, hierarquiza a sociedade e organiza a distribuição de renda, de direitos, de proteções sociais e de papéis a serem desempenhados no convívio social em cada sociedade historicamente considerada.”<sup>31</sup>

Mas não é apenas no processo de geração de riqueza e de transformação da sociedade que o trabalho ganha sua robusta importância na vida do homem, uma vez que deixou gradativamente de ser associado a sacrifício e tortura, para ser relacionado a: status,

---

<sup>29</sup> ZANGRANDO, Carlos Henrique da Silva, op. cit., p. 37.

<sup>30</sup> GARCIA, Manoel Alonso. **Curso de derecho Del trabajo**. 3. ed. Barcelona: Ediciones Ariel, 1997, p. 195.

<sup>31</sup> RAMOS FILHO, Wilson. **Direito Capitalista do Trabalho: História, Mitos e Perspectivas no Brasil**. São Paulo: Ltr, 2012, p. 15.

identidade, autoconsciência, reconhecimento, contato com outras pessoas e responsabilidade pelo conteúdo das atividades; além de ser interpretado como uma forma de contribuição pessoal, experiência que só faz sentido quando sintonizada com as aspirações e os interesses pessoais.<sup>32</sup>

Por meio do trabalho, o homem pode transformar seu meio e modificar-se, à medida que consegue exercer sua capacidade criadora e atuar como um dos atores no processo de construção das relações de trabalho e da sociedade na qual pertence.

Por derradeiro, a importância do trabalho na vida do homem se dá não apenas por questões de sobrevivência ou do sistema econômico a que está ligado, mas essencialmente porque a história da sociedade nos conta que o direito ao trabalho surgiu das lutas de classes. Portanto, seu enfoque inicial era de natureza coletiva, pois, sem a união dos explorados, nenhum avanço ocorreria.

### **1.1.1 Arcabouço histórico da seara laboral**

Conforme já arrazoadado, nos séculos XVII e XVIII, as relações de servidão eram fundadas na posse da terra e na subordinação social, as quais vão aos poucos se tornando anacrônicas.

A Revolução Industrial, ocorrida na Inglaterra na segunda metade do século XVIII, alterou sobremaneira os métodos de trabalho, que deixaram de ser manuais/artesanais em razão do surgimento das máquinas de tear, fiar, da máquina a vapor. Enfim, surge a ideia de trabalho assalariado e a maquinofatura. Na revolução industrial, além das mudanças no setor comercial e agrícola, ocorreram acima de tudo as transformações sociais, ou seja, a passagem da sociedade rural para a sociedade urbana. A par disso também ocorreram melhorias tecnológicas, ainda que iniciais, mas que determinaram métodos mais aperfeiçoados de divisão do trabalho.<sup>33</sup>

Em linhas gerais, a revolução industrial é caracterizada por quatro pontos básicos: aparecimento das máquinas, que substituíram o homem; a utilização do vapor para acioná-las; o aprofundamento da divisão do trabalho ; e a melhoria marcante de novas matérias-primas, como, por exemplo, os metais.

---

<sup>32</sup> BOM SUCESSO, E. P. **Relações interpessoais e qualidade de vida no trabalho**. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2002, p. 38.

<sup>33</sup> ZANGRANDO, Carlos Henrique da Silva, op. cit., p. 53.

É preciso lembrar que antes da revolução industrial havia o artesanato, forma de produção industrial muito simples, onde não havia divisão do trabalho. Também havia a manufatura, que nada mais era que a concentração de numerosos trabalhadores sob a direção de um chefe, num mesmo local, com o objetivo de completar a fase derradeira de preparação de um produto.<sup>34</sup>

A Revolução Industrial caracterizou-se pelo aproveitamento de novas formas de energia e pela utilização da máquina na produção, dissociando o capital e o trabalho. No período entre 1850 a 1900, a Revolução Industrial difundiu-se pela Europa, América e Ásia, e vem se estendendo até nossos dias com maior ou menor intensidade.<sup>35</sup>

Acerca do processo revolucionário, acentua Canêdo:

(...) aliado à revolução industrial deu-se um verdadeira “revolução da própria condição humana, pois, uma vez que as indústrias careciam de número crescente de mão-de-obra e sendo estas provenientes, em sua grande maioria, de regiões agrícolas”, pois os trabalhadores precisavam aprender o trabalho exigido pelos capitalistas, procuraram também responder aos estímulos monetários e não parar o trabalho quando se sentiam em condições de sobreviver sem ele.<sup>36</sup>

A Revolução Industrial teve como marca principal a liberdade e a igualdade. Entretanto, essa bandeira não foi respeitada, pois não se teve em vista que o desenvolvimento da coletividade, mas os interesses de poucos e insensíveis homens de negócios, que passaram a ser conhecidos como capitalistas. Enfim, o sistema adotado pela revolução industrial fez surgir uma nova forma de escravidão, da qual o homem sempre lutou para se libertar. O crescimento ocorreu para aqueles que detinham a fortuna, e a servidão dos menos favorecidos se intensificou.

Por derradeiro, insta consignar que a exploração do trabalho humano não surgiu com a primeira Revolução Industrial. O trabalho escravo, em suas diversas modalidades, sempre existiu. Exemplos disso são os prisioneiros de guerra submetidos a trabalhos forçados e negros africanos exportados para mais radical forma de escravidão do continente americano, sem esquecer, evidentemente, os indígenas também submetidos ao cruel regime de trabalho

---

<sup>34</sup> CANÊDO, Letícia Bicalho. **A revolução industrial**. 20. ed. São Paulo: Atual Unicamp, 1987, v. 1, apud ZANGRANDO, Carlos Henrique da Silva, op. cit., p.53.

<sup>35</sup> ZANGRANDO, Carlos Henrique da Silva, op. cit., p.53.

<sup>36</sup> CANÊDO, Letícia Bicalho. **A revolução industrial**. 20. ed. São Paulo: Atual Unicamp, 1987, v. 1, p. 54, apud ZANGRANDO, Carlos Henrique da Silva, op. cit. p.53.

dos colonizadores. Convém ainda mencionar o labor dos servos de gleba e dos aprendizes e oficiais nas corporações de arte e ofício, conforme já abordado.<sup>37</sup>

Delgado, observando os acontecimentos históricos, destaca fatores econômicos, sociais e políticos que deflagraram o surgimento do direito do trabalho como ramo específico do direito privado e sua importante tarefa de dialogar com a economia.<sup>38</sup>

Esse ramo do direito, fruto do sistema capitalista, leva à reflexão de sua forte, convergência com a economia, o que deflagra sensíveis transformações na legislação, dada a sinergia e o necessário diálogo para que ambos transcorram bem.

Pode ser referido como *fator econômico* o advento do trabalho humano, alheio, produtivo, livre e subordinado; o *fator social* se dá pelo êxodo rural e o agrupamento urbano de trabalhadores organizados, que iniciaram suas reivindicações coletivas, a fim de ganhar força e igualdade no trato com empresariado; os *fatores políticos* no que tange à liberdade no exercício da profissão, com patamares mínimos civilizatórios normatizados pelo Estado e a ações coletivas que se desencadearam a partir do ambiente de empresa e geraram não apenas a normatização das condições de trabalho, mas também o modelo de democracia social, de forma a diminuir a desigualdade social entre a classe proletária e a burguesia.

É de Evaristo Moraes Filho a seguinte consideração:

Enquanto a Revolução Francesa fazia suas grandes experiências sociais em cima de um vulcão, a Inglaterra começava as suas no terreno da indústria. O fim do século XVIII assinalou-se naquele país por descobertas admiráveis, destinadas a modificar a face do mundo e aumentar de modo inesperado o poder de seus inventores. As condições de trabalho sofreram a mais profunda modificação que haviam experimentado desde a origem das sociedades. Duas máquinas, imortais desde então, a máquina a vapor e a máquina de fiar, transformaram o velho sistema comercial e fizeram nascer no mesmo momento produtos materiais e questões sociais, desconhecidas dos nossos pais. Os pequenos trabalhadores iriam tornar-se tributários dos grandes capitalistas; a máquina-ferramenta substituía a roda de fiar, e o cilindro a vapor sucedia a economia doméstica.<sup>39</sup>

<sup>37</sup> Cf. VIDA SORIA, J; MONEREO PÉREZ, J.L; MOLINA NAVARRETE, C. **Manual de Derecho Del Trabajo**. Granada: Comares, 2004, p. 64. Os autores observam que o trabalho em regime gremial ou corporativo exibia algumas características coincidentes com a relação laboral própria da empresa capitalista, além de outras que o faziam diferente. As diferenças mais expressivas se encontravam no modo de se constituir a organização em que se realizava o trabalho. No plano das relações individuais, eram, porém, parecidas as condições em que se trabalhava sob as ordens dos mestres ou, mais adiante, dos empresários. As coincidências estavam presentes, por exemplo, na circunstância de que as ordenanças gremiais relativas ao período de prova, disciplina, duração do contrato e tempo de trabalho seguiam orientação análoga à que tem o atual direito do trabalho e também na peculiaridade de os aprendizes, companheiros e mestres serem trabalhadores livres. Mas os autores advertem, porém, que a liberdade de trabalho dos aprendizes era seriamente afetada, em muitos casos, pela combinação de uma longa duração de seus contratos – eram comuns contratos de seis anos – com um regime de desvinculação ou desate contratual muito rigoroso.

<sup>38</sup> DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2011, p. 87.

<sup>39</sup> MORAES FILHO, Evaristo de. **Do Contrato de Trabalho como Elemento da Empresa**. São Paulo: LTr, 1993. Edição fac-similada, nota 33 da Parte I, p. 78. O autor estuda a *revolução industrial in* Arnold Toynbee, situando-a em escrito de 1884, quando nos remete a trecho pinçado da obra de Blanqui (célebre revolucionário e

O autor francês Blanqui, citado por Moraes Filho, se referia ao maquinismo e à nova realidade social que dele emergia. E que progresso teve, afinal, a máquina, ao fim do século XVIII? Historiando a Idade Contemporânea, Cláudio Vicentino<sup>40</sup> anota que a Revolução Industrial se iniciou com a mecanização do setor têxtil, cuja produção tinha amplos mercados nas colônias, inglesas da América, África e Ásia. Alinha, entre as principais invenções mecânicas do período, a máquina de fiar, o tear hidráulico e o tear mecânico. Em 1712, Thomas Newcomen inventou a máquina movida a vapor, sendo sua invenção aperfeiçoada por James Watt (1765). Em 1805, surgiu o barco a vapor e em 1814, a locomotiva a vapor, sendo assim os transportes igualmente influenciados pela descoberta do vapor como força motriz.

Indubitavelmente, a associação entre o maquinismo e a evolução dos meios de transporte tinha um efeito singular: a um só tempo, produzia-se em série e se distribuía o bem produzido em mercados antes não explorados, o que estimulava novos investimentos na sua produção e de outros bens.

Inicialmente, a Inglaterra monopolizou a industrialização. Os ingleses abandonaram a produção e a exportação de produtos primários<sup>41</sup>, transferindo-as para as colônias, que, situando-se em zona temperada, possuíam solo fértil para a agricultura, que era, na grande ilha europeia, substituída pela criação de carneiros, que proveriam de lã as novas indústrias têxteis.

É fato, porém, que o padrão inglês de industrialização exigia investimentos não muito elevados e tecnologia pouco complexa, o que permitiu a outros povos (Alemanha, EUA, França, Japão e Rússia) inserir-se gradualmente, ao decorrer o século XIX, no mesmo modelo de produção fabril que caracterizou a primeira revolução industrial<sup>42</sup>.

A migração de trabalhadores campesinos para as cidades, que já se verificava desde meados do século XVIII, tem como resultado uma superabundância de mão de obra, onde houve a necessidade de se criar um “reserva de mão de obra”, a qual não passou de uma

---

socialista francês que passou na prisão quase trinta anos de sua vida), nos dá a dimensão desse importante acontecimento para a humanidade.

<sup>40</sup> VICENTINO, Cláudio, op. cit., p. 284.

<sup>41</sup> POCHMANN, Marcio. **O Emprego na Globalização**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2005, p. 20). Anota o autor que “a Inglaterra pôde comportar apenas 9% de sua força de trabalho no setor primário, em 1900, enquanto os Estados Unidos possuíam 37% de sua população ativa no campo, a Alemanha 34%, a França 43%, a Itália 59%, a Espanha 67%, o Japão 69%, o México 71%, a Índia 72%, o Brasil 73%, a Rússia 77% e a China 81%, conforme aponta a pesquisa de Morris & Irwin (1970)”.

<sup>42</sup> Cf. POCHMANN, op. cit., p. 20.

massa de trabalhadores miseráveis à espera de uma oportunidade para sobreviver, formando assim a nova classe social denominada *proletariado*.

Premidos pelo desespero, aceitavam qualquer condição laboral, e muitas vezes nem sequer recebiam salários, e sim um “vale” para trocar com bens de consumo ofertados nos estabelecimentos e armazéns de propriedade dos empresários, dinâmica essa conhecida como “truck system”, rechaçada por nosso direito laboral.

Importante ressaltar que as condições de trabalho eram precárias e insalubres.

Em 1840 *Louis-René Villermé* publica seu relatório “*Tableau de L’État Physique ET Moral dès Ouvriers employés Dans Lês Manufactures de Coton, de Laine ET de Soie.*”<sup>43</sup>, informando as inacreditáveis condições de trabalho a que eram submetidos os trabalhadores.

### 1.1.2 A questão social e o surgimento do sindicalismo

A realidade social indicava uma tensão insuportável entre a necessidade de o trabalhador garantir a subsistência e, do outro lado, a oferta de trabalho, que rareava na mesma proporção em que se desenvolvia o maquinismo, sobretudo, após a inserção da energia elétrica no processo produtivo.

Essa fase tenebrosa fez surgir o que se denomina *questão social*, a qual significa nada menos que a situação geral de miséria e opressão vivida pelo proletariado. Assim, a questão social desencadeou vívido debate ideológico, dominado pelas ideias de valorização do trabalho e pela necessidade de modificação da situação de exploração em que se encontravam os trabalhadores.<sup>44</sup>

Uma das soluções iniciais para a questão social, sem dúvida, residia na modificação radical do sistema normativo que regulava as relações de trabalho, passando da liberdade de contratar, fundada nos preceitos pseudoigualitários do Direito Civil, para a intervenção do Estado nas relações de trabalho, com a promulgação de leis que regulamentassem situações trabalhistas, como salário, jornada de trabalho, bem como o trabalho de mulheres e crianças.<sup>45</sup>

Com o surgimento da eletricidade, teve início a segunda Revolução Industrial na última metade do século XIX. Quando se descobriu a eletricidade (o dínamo a ensejar a substituição do vapor), como fonte alternativa de energia para a indústria, o inventor alemão

<sup>43</sup> VILLERMÉ, Louis René (1782-1863), médico e sociólogo francês, foi considerado um dos primeiros a dedicar-se à medicina do trabalho. Versão fac-similada e integral do livro histórico pode ser encontrada no site do Centre Ressources Documentaires Multimédia: Disponível em: [www.sante.gouv.fr/bibrep/8LI711/Ouvrage](http://www.sante.gouv.fr/bibrep/8LI711/Ouvrage); apud ZANGRANDO, Carlos Henrique da Silva, op. cit., p. 55.

<sup>44</sup> ZANGRANDO, Carlos Henrique da Silva, op. cit., p. 55.

<sup>45</sup> Ibidem, p. 55.

Henry Bessemer lançou o processo de transformação do ferro em aço. Este, por sua característica de dureza, resistência e baixo custo, suplantou o ferro. – A invenção revolucionou a indústria metalúrgica, que passou a produzir o aço em larga escala. Ao início do século XX, a Inglaterra dá sinais de fragilidade na sua condição de potência hegemônica, agravando-se esse quadro em razão das duas guerras mundiais e da depressão econômica de 1929. Por seu turno, os Estados Unidos já se apresentavam como a principal economia do centro capitalista e, no segundo pós-guerra, assumiram afinal a posição de hegemonia.<sup>46</sup>

Em 1850, [James Young](#), na [Escócia](#), descobriu que o petróleo podia ser extraído do [carvão](#) e [xisto betuminoso](#), e criou processos de refinação. A evolução tecnológica se intensificou desde a inserção do petróleo (motor de combustão interna) como fonte energética. Em vista do atual processo de informatização da indústria, já há quem se refira a uma terceira Revolução Industrial. Realmente, não se pode abstrair da agilidade dos atuais meios de comunicação e da globalização dos mercados, mediante a formação de blocos econômicos e interação entre eles. Assim, prevê-se a transmutação da sociedade industrial em uma nova sociedade informacional, na qual o tempo de exploração comercial das invenções industriais se acelera na mesma proporção em que tais invenções são superadas por outras que revelam maior avanço tecnológico, contando-se esse tempo à razão de semanas ou meses, e não de anos.

O paralelismo entre a questão social vivenciada no final do século XVIII (ou desde então) com a realidade de nossos dias nos autoriza a diagnosticar a causa recorrente do conflito entre capital e trabalho: a evolução do maquinismo e da tecnologia sempre exigiram o desemprego como custo social. É irresistível lembrar, contudo, a visão otimista de Domenico De Masi, que concebe o desemprego estrutural, causado pela automação em todos os setores da economia, como uma fase de transição que desembocará na libertação do trabalho, tal como a humanidade outrora se libertou da escravidão e, por meio do direito do trabalho, libertou-se da fadiga. De Masi nos traz o alento:

Quando comparada à libertação da escravidão, que caracterizou a Idade Média, e à libertação da fadiga, que caracterizou a sociedade industrial, a libertação do trabalho, que irá caracterizar a sociedade pós-industrial, delineia-se com traços peculiares. Posto que as máquinas se incumbiram de quase todo o trabalho físico, assim como de boa parte do trabalho intelectual do tipo executivo, o ser humano irá guardar para si o monopólio da atividade criativa que, por sua própria natureza, dá muito menos margem do que a atividade industrial para a alocação de tarefas e para a divisão entre tempo de trabalho e tempo livre. De modo diferente do desemprego,

---

<sup>46</sup> Cf. POCHMANN, op. cit., p. 22.

que necessariamente é acompanhado pelos males da miséria e da marginalização, a libertação do trabalho admite formas de vida muito mais livres e felizes.<sup>47</sup>

Nesses períodos de crescimento industrial, os trabalhadores almejavam uma condição mínima de saúde e segurança de trabalho que pudesse ser imposta ao industrial capitalista e, para alcançar o objetivo, se rebelaram. Inicialmente na Inglaterra, onde o *luddismo* e a *revolução cartista* davam sinal de inconformismo.

Ned Ludd comandou trabalhadores que atribuíam às máquinas a culpa pelos males que os afligiam. O *luddismo* foi o movimento obreiro que se opôs, portanto, à mecanização do trabalho vinda a reboque da primeira Revolução Industrial, e pode ser ilustrado por carta que Ludd endereçou a certo empresário de Huddersfield, em 1812:

Recebemos a informação de que é dono dessas detestáveis tosquiadoras mecânicas. Fica avisado de que se elas não forem retiradas até o fim da próxima semanal eu mandarei imediatamente um de meus representantes destruí-las... E se o senhor tiver a imprudência de disparar contra qualquer dos meus Homens, eles têm ordem de matá-lo e queimar toda a sua casa.<sup>48</sup>

Por sua vez, os *cartistas* surgiram quando, em 1832, o Parlamento inglês aprovou o *Reform Act*, uma lei eleitoral que privou os operários do direito ao voto. Os trabalhadores reagiram e formularam suas reivindicações na "Carta do Povo", um documento com quase trezentas mil assinaturas e conteúdo político que fundava, assim, o movimento operário conhecido como *cartismo*<sup>49</sup>. Esclarecem Olga Coulon e Fabio Pedro:

[...] o movimento cartista ajudou os operários ingleses a melhorarem suas condições de vida e deu-lhes experiência de luta política. Assim, em 1833, surgiu a primeira lei limitando a 8 horas de trabalho a jornada das crianças operárias. Em 1842 proibiu-se o trabalho de mulheres em minas. Em 1847, houve a redução da jornada de trabalho para 10 horas.<sup>50</sup>

Em 1842, os cartistas encaminharam nova *carta*, em que reclamavam a existência de milhares de homens morrendo de fome na Escócia, Irlanda e País de Gales e denunciavam: “a jornada de trabalho, especialmente nas fábricas, excede o limite das forças humanas”, e “o salário por um trabalho que se presta nessas condições ruins de uma fábrica é insuficiente para manter a saúde dos obreiros e assegurar o conforto tão necessário depois de um desgaste

<sup>47</sup> DE MASI, Domenico. **Desenvolvimento sem trabalho**. Trad. Eugênia Deheinzelin. São Paulo: Esfera, 1999, p. 14.

<sup>48</sup> COULON, Olga Maria Fonseca; PEDRO, Fabio Costa. **Os Movimentos Operários e o Socialismo**. Disponível em: < <http://br.geocities.com/fcpedro/cartism.html>.> Acesso em: 08.06.2012.

<sup>49</sup> DE LA CUEVA, Mario. **Derecho Mexicano Del Trabajo**. México: Editorial Porrúa S/A, 1961, p. 29.

<sup>50</sup> DE LA CUEVA, Mario, op. cit.

intenso da força muscular [...]”. Os artistas tentaram deflagrar motins e greves gerais. Porém, quando não fracassavam, eram reprimidos à força.

Não só na Inglaterra, mas também na França (1848) se observou a movimentação dos trabalhadores – proletários – por melhores condições de trabalho. Intensa ressonância repercutiu na Europa, com influência decisiva para que na Alemanha, por igual, se iniciasse a revolução obreira. Diferente da Inglaterra, a França era antes um país de vocação agrária, em que o pequeno agricultor era sacrificado por pesados impostos, destinados a custear a burocracia, a casta militar e o clero.

O processo de industrialização também se acelerou na França, em prejuízo do artesanato e do pequeno proprietário, originando a proletarização do homem da cidade. Ainda sobre o movimento obreiro francês, observa De La Cueva que “durante toda la monarquia, desde la restauración de los Borbones, fué Francia un verdadero volcán. Bastaría recordar los dos grandes movimientos huelguísticos de los trabajadores de la sede de Lyon de 1831 y 1834 y la organización, desde 1821, de diversas sociedades secretas”<sup>51</sup>.

Em 1848, surge o *Manifesto Comunista* de Marx e Engels, que ao historicismo hegeliano incrementava a ideia de o regime burguês ser uma etapa transitória e, no processo histórico, o advento de uma sociedade regida pelos princípios do socialismo seria a consequência necessária da evolução das forças econômicas. A História, para Marx, era a história da *luta de classes*; classes estas que se digladiavam visando à conquista dos meios de produção. Assim inspirado, Marx conclamava: “Proletários de todo o mundo, uni-vos”.

Já na Alemanha, a industrialização teve impulso somente na segunda metade do século XIX, quando já era inegável o poder político e econômico da Inglaterra. Mas, à semelhança do que ocorrera entre os ingleses, que promoveram a *revolução cartista*, o progresso industrial produziu na Alemanha intenso movimento obreiro.

A primeira insurreição de trabalhadores na Alemanha teria sido, segundo Jaques Droz, a sublevação dos tecelões da Silésia, em 1844. O autor explica:

Na origem da revolta é preciso colocar o fardo das imposições feudais que continuavam a pesar sobre a classe rural da Silésia mesmo com a abolição da escravatura: trabalhadores a domicílio, obrigados a vender o produto do seu trabalho a negociantes que comercializavam em seguida as mercadorias, os tecelões eram sobrecarregados pelos foros censitários e pelas prestações em dinheiro, sem falar dos impostos do Estado; a sua situação agravou-se com o encerramento dos mercados americanos e a criação de uma indústria têxtil na Polônia, e isto num quadro de um mercado onde a concorrência inglesa se fazia sentir duramente e cuja produção estava tecnicamente mal organizada.<sup>52</sup>

<sup>51</sup> DE LA CUEVA, op. cit., p. 32.

<sup>52</sup> DROZ, Jaques. *O Movimento Operário na Alemanha e o Neo-hegelianismo*. Disponível em:

A alusão a esses movimentos obreiros permite verificar que, após o impacto da primeira revolução industrial, os trabalhadores formaram coalizões, que se dissolviam após a vitória ou insucesso de cada insurgência. Os sindicatos surgiram quando as vantagens de se instituírem organismos permanentes foram percebidas pelos trabalhadores para a conquista de mínimos direitos.

Sanseverino situa entre 1815 e 1848 a fase das coalizões e anota que “o mundo do trabalho encaminhou-se, definitivamente, rumo à consciente conquista da liberdade sindical” quando publicado o Manifesto Comunista de 1848, por Marx e Engels.<sup>53</sup>

A citação anterior de que a seara laboral é fruto do sistema capitalista extrai-se do fato de o capitalismo comercial e, mais adiante (século XVIII), o capitalismo industrial, terem possibilitado a liberdade cívica do trabalhador. A este dava-se a liberdade de contratar e a paradoxal perspectiva de ajustar assim a própria espoliação, como alternativa para sua sobrevivência.

Com a ruptura da estrutura econômico-social, ocorreu o fim das corporações medievais. Entrou em cena o sindicato, forma associativa adotada no sistema capitalista de produção, visando à defesa dos interesses coletivos dos trabalhadores. O maquinismo e a força transformadora do homem produziram a mutação da matéria. A produção de bens ou serviços já não mais dependia da aptidão artística ou especialização do homem profissional, podendo mulheres e crianças prestar, com salário reduzido, o mesmo trabalho.

Esse sentimento de angústia e desamparo por que passava o trabalhador é associada por Deveali às causas sociais do sindicalismo, em passagem emblemática de sua obra: “Essa transformação de caráter psicológico tem, na nossa opinião, uma influência preponderante na formação da mentalidade classista que é o efeito e a causa, por sua vez, da união de massas indiferenciadas, unidas exclusivamente por uma dor comum, por um sentir comum e pelo mesmo desejo de libertação, se não de vingança”<sup>54</sup>.

No capitalismo, o Direito do Trabalho surgiu da luta de classes. O sindicalismo foi de suma importância para a constituição do Direito coletivo. A história do sindicalismo, quando relacionada com a institucionalização das convenções coletivas e da greve, revela o modo como reagiu a classe operária à consagração, pela revolução burguesa, do princípio da

---

<http://www.pco.org.br/biblioteca/origens/movimentooperarioalemanha.htm> apud CARVALHO, Augusto Cesar Leite de. **Direito do Trabalho**. Aracaju: Evocati, 2011, p. 23.

<sup>53</sup> SANSEVERINO, Luisa Riva. **Curso de Direito do Trabalho**. Trad. Élson Guimarães Gottschalk. São Paulo: LTr, 1976, p. 10.

<sup>54</sup> Apud RUPRECHT, Alfredo J. **Relações Coletivas de Trabalho**. Trad. Edílson Alkmin Cunha. São Paulo: LTr, 1995, p. 52.

autonomia da vontade individual. Em suma, os referidos institutos jurídicos expressam, hoje, o modo de atuação da vontade coletiva.<sup>55</sup>

Por suposto, a falta de conhecimento e especialização dos gestores sindicais e até de união dos trabalhadores fazem emergir a deficiência da atuação sindical, até hoje percebida, acabando por vitimar muitos colaboradores até a ultimação de uma negociação justa ou edição de leis que garantam melhores condições laborais, mesmo em momentos de crises econômicas.

Finalmente existe uma crisis de falta de adecuado asesoramiento em La esfera económica. Los sindicatos em general han descuidado los asesoramientos técnicos y este hecho ES grave em La época actual. A comienzos de siglo podia imaginarse um sindicalismo que actuara solo sobre La base de su fuerza de clase. Hoy, lãs relaciones entre Estado, empleadores y sindicatos siguen esquema mucho más sofisticados. Em los conflictos y em lãs negociaciones se utilizan informaciones, números, paramétrics, índices inflacionários y toda uma extensa gama de nuevas codificaciones que dificilmente los dirigentes sindicales pueden dominar sin El adecuado asesoramiento.<sup>56</sup>

Ao sentar-se em uma mesa de negociações com grandes empresários, muitas vezes acompanhados de uma gama de profissionais especializados (advogados, psicólogos, contadores, administradores, engenheiros), a entidade sindical acaba vitimando seus assistidos pela falta de conhecimento de todas as áreas da economia. Os dirigentes sindicais precisam dialogar e encontrar uma verdadeira sinergia para o pleno desenvolvimento de seus assistidos, sempre na defesa dos direitos que lhes garantam a plena dignidade humana.

## **1.2 Importância do direito coletivo para o trabalhador e o nascimento dos direitos humanos**

A Revolução Francesa (1789) - consequência direta das ideias das luzes, difundidas pelos intelectuais e pensadores dos séculos XVII e XVIII - foi responsável pela emancipação do homem, não só no sentido da luta por seus direitos, mas também da evolução do seu modo de pensar e posicionar-se diante das questões sociais, políticas e econômicas que lhe eram impostas. Como relata a professora Ana Lúcia Sabadell:

<sup>55</sup> CARVALHO, Augusto Cesar Leite de. **Direito do Trabalho**. Aracaju: Evocati, 2011, p. 23.

<sup>56</sup> DELGUE, Juan Raso. El nuevo sindicalismo. Tomo XXXII, **Revista Derecho Laboral**, Montevideo, n. 155, p. 514, 1989.

A liberdade, a igualdade e a fraternidade, direitos naturais do indivíduo modificou todos os segmentos da vida do Homem em sociedade, já que este passa a discutir as formas de opressão e injustiça que lhe eram conferidas por conta do regime autoritário e concentrado na pessoa do monarca.<sup>57</sup>

Nesse glorioso período de verdadeira transformação do homem, o direito à liberdade e à propriedade foram considerados direitos naturais, portanto, inerentes à condição humana para que todos vivessem em situação de igualdade.<sup>58</sup>

Assim, as políticas liberais implementadas no século das luzes consagraram a longa caminhada de afirmação dos direitos humanos. Fábio Konder Comparato ressalta que a democracia grega, conforme Aristóteles, consistia no exercício direto do poder supremo pertencente ao *demos ateniense* que se compõe de pequenos camponeses e artesãos, ou seja, de grupos de baixo poder econômico. Já na independência americana e na Revolução Francesa o espírito da democracia não é tomado pela força do povo contra a minoria rica, mas, sim, pela defesa dos proprietários ricos contra um regime de privilégios estamentais e de um governo irresponsável.<sup>59</sup>

O fim do século XVIII assistiu ao nascimento da primeira geração dos direitos humanos, aquela que se traduz nas liberdades civis e políticas. A Declaração de Direitos da Virgínia (1776) proclamava: Todos os seres humanos são, pela sua natureza, igualmente livres e independentes, e possuem certos direitos inatos, dos quais, ao entrarem no estado de sociedade, não podem, por nenhum tipo de pacto, privar ou despojar sua posteridade; nomeadamente, a fruição da vida e da liberdade, como os meios de adquirir e possuir a propriedade de bens, bem como de procurar e obter a felicidade e a segurança.

Por seu turno, o art. 1º da Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, na França de 1789, reiterava que “os homens nascem e permanecem livres e iguais em direitos”.

Nessa quadra histórica em que se festejavam os direitos de liberdade, unia-se a liberdade de exercer qualquer profissão, sem os limites da sociedade estamental ou dos grêmios corporativos, ao modo de reagir do operariado ante as ações da empresa. Criaram-se, assim, novos espaços de participação política dos trabalhadores, que os tornaram atuantes na normatização das condições de trabalho e na construção de uma sociedade menos injusta.

A circunstância de a empresa ser uma coletividade, não se esgotando na dimensão individual, porque todos atuavam em condições semelhantes, traduziu-se em um campo fértil

<sup>57</sup> SABADELL, Ana Lúcia. **Manual de Sociologia Jurídica**: Introdução a uma leitura externa do direito. 2. ed. rev. atual. ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002, p. 29.

<sup>58</sup> SABADELL, Ana Lúcia. **Manual de Sociologia Jurídica...** p. 29.

<sup>59</sup> COMPARATO, Fábio Konder. **A afirmação histórica dos Direitos Humanos**. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 50.

à coletivização também das condutas reativas desses trabalhadores. Por assim dizer, os operários resistiam coletivamente às ações danosas do ser coletivo, que era a organização produtiva na qual laboravam.

A época foi de luta, já que a desigualdade, que ainda impera em nossa sociedade, era mais visível e chocante, e a miséria era tida como condição natural do homem sem posses.

A um só tempo, os trabalhadores organizados inauguravam uma nova maneira de regular a vida social. Desde essa época até os dias atuais, passaram a atuar diretamente, sem a intervenção do Estado, na elaboração de normas jurídicas que viriam a disciplinar as suas condições laborais.

Em um primeiro momento, as convenções coletivas surgiram como *gentlemen's agreement*, ou seja, como um pacto que não podia ser cobrado coercitivamente e comportava, no caso de descumprimento, apenas sanções morais. A possibilidade de os próprios atores sociais regularem as relações de trabalho que porventura os unisse importava, na linha do pensamento liberal, um ato de demasiada condescendência com a ação dos sindicatos, em detrimento dos ideais burgueses que proscravam, a pretexto de conjurarem as velhas corporações de ofício, os corpos intermediários. Mas as convenções coletivas brotavam incessantemente e solucionavam conflitos, ganhando legitimidade em razão de sua natural eficácia. Além disso, a ação política dos trabalhadores não se esgotava na elaboração da norma coletiva, imiscuindo-se gradualmente nos recintos do Estado liberal que pareciam guardados para a ação política do empresariado, investido de poder econômico.<sup>60</sup>

Na Alemanha, observou-se que o proletariado sofreu clara influência do Manifesto Comunista e das ideias de Lassalle. Ferdinand Lassalle foi personalidade marcante do trabalhismo alemão, que em 1863 convocou o congresso obreiro em que fora constituída a Associação Geral de Trabalhadores Alemães.

Quando lembramos que Marx propunha a substituição da classe hegemônica pela via revolucionária, bem assim a substituição da sociedade estatal em sociedade não estatal, parece paradoxal a necessidade que se apresentava aos socialistas, na maior parte da Europa acidental (inclusive França e Alemanha), de apresentarem aos eleitores programas imediatos de reforma *dentro* do sistema político e econômico. O chefe de governo era responsável perante o parlamento, parecendo, assim, impossível a adoção do socialismo integral, a substituição revolucionária da classe dominante, sem a colaboração dos parlamentares. Sobre essa união entre marxistas e lassalistas traduzir, então, um recuo de Marx, porque

---

<sup>60</sup> CARVALHO, Augusto Cesar Leite de. Op. cit., p. 23.

incompatível com sua doutrina a ascensão do proletariado pela via eleitoral, é elucidativa a observação de George Cole:

O Partido Social Democrático Alemão de 1875, embora adotasse em grande parte o marxismo como credo histórico, na prática aceitava essa necessidade (de apresentar um projeto de reforma dentro do sistema), sem a qual não teria sido possível a fusão com os lassalistas. Marx, que recebera de seus adeptos alemães um exemplar adiantado da proposta das condições da fusão, protestou energicamente contra o que considerava uma traição aos princípios socialistas; seus adeptos suprimiram o longo e arrazoado protesto (que foi publicado como Crítica ao Programa de Gotha, somente muitos anos após sua morte). Marx não publicou suas opiniões, compreendendo que os eisenachers o repudiariam se o fizesse. A democracia social nasceu em consequência de um compromisso ao qual o homem geralmente considerado como seu profeta era violentamente contrário.<sup>61</sup>

Como observou Mario de la Cueva, a Alemanha vivia enfim “uma extraordinária contradição: um progresso industrial incomparável e um grande movimento socialista, perigo grande para o progresso industrial, pois a crescente agitação ameaçava destruir a paz social e deter, por greves e movimentos obreiros, o trabalho normal nas fábricas”<sup>62</sup>. Conforme conclui Augusto Cesar de Carvalho Leite; Bismarck, o Chanceler de Ferro, percebera a importância do movimento obreiro e entabulara negociação com Lassalle. Todavia, a morte de Ferdinand Lassalle, em duelo, no ano de 1864, evidentemente significara um estorvo nesse processo de conquistas dos trabalhadores alemães.<sup>63</sup>

De toda sorte, o temor dessa influência socialista em meio à classe proletária fez Bismarck precaver-se, expedindo uma regulamentação mínima das relações de trabalho, em que limitava a vontade dos contratantes - bom auspício! - no que tocava, entre outros assuntos, às medidas de proteção à saúde e à vida dos trabalhadores, às normas para o trabalho de mulheres e crianças e às disposições a propósito da vigilância obrigatória das empresas<sup>64</sup>.

Em seu aspecto econômico, o liberalismo econômico se evidenciava sobre o princípio do *laissez-faire*. Adam Smith tido como o precursor do liberalismo econômico defendia a autonomia mercadológica e a livre iniciativa. Segundo ele, a produtividade decorre da busca pelo lucro. Essa busca seria a “mão invisível” do mercado, que acaba por resultar no

<sup>61</sup> COLE, George. **Ideologias Políticas**. (Org.). Anthony de Crespigny e Jeremy Cronin. Trad. Sérgio Duarte. Brasília: Editora UnB, 1998, p. 80, apud CARVALHO, Augusto Cesar Leite de. Op. cit., p. 23.

<sup>62</sup> DE LA CUEVA, op. cit., p. 36, tradução livre.

<sup>63</sup> CARVALHO, Augusto Cesar Leite de. Op. cit., 2011, p. 23.

<sup>64</sup> Ibidem, p. 23.

bem-estar da sociedade, enquanto o indivíduo se esforça pela produção, ao Estado só cabe o papel de defender a propriedade privada.<sup>65</sup>

É, portanto, sobre os direitos de propriedade e liberdade impressos nos princípios do liberalismo econômico que o Estado, inerte nos assuntos econômicos, deve assegurar a propriedade, ensejando as condições para que a Revolução Industrial ocorresse.

Por derradeiro, a principal consequência da Revolução Industrial foi a reunião dos trabalhadores, conforme Moraes Filho:

Com o aparecimento da manufatura, começou a decair a forma de produção econômica em domicílio, na qual cada artesão trabalhava separadamente em seus próprios locais de trabalho, reunindo depois a tarefa de cada um, para terminação da obra a realizar. Com o invento do motor, fixo e único, como acentuaram Georges Renard e Georges Weulersse, completa-se inteiramente a passagem da fábrica dispersa para a fábrica concentrada, aglomerando-se os operários no mesmo edifício. E, com o rápido crescimento da produção capitalista, aumentou também rapidamente o número de trabalhadores que se concentravam em torno dos locais de trabalho. Diariamente, milhares e milhares de pessoas, exercentes do mesmo ofício, análogo ou conexo, mantinham encontro obrigatório, para a execução mesma da sua tarefa profissional.<sup>66</sup>

Embora a expansão do sistema com o crescimento das unidades fabris, bancárias, comerciais e a desigualdade entre operários e patrões fossem notáveis, as forças já não se equilibravam de maneira alguma e o contratualismo individual era inexecutável para a classe dos desfavorecidos. Entretanto, o Código napoleônico de 1804 insistia em manter os princípios revolucionários no campo do direito privado com a liberdade contratual e a autonomia das vontades, e, no âmbito do direito público, a liberdade individual.<sup>67</sup>

Em nome da liberdade, que não podia sofrer restrições sob o pretexto da autonomia contratual, abstinha-se, entretanto, o legislador de tomar medidas para garantir uma igualdade jurídica que desaparecia diante da desigualdade econômica.

O nível da capacidade legal de agir, de contratar, em que se defrontavam operário e patrão, ambos iguais porque ambos soberanos no seu direito, cedia e se tornava ficção com a evidente inferioridade econômica do primeiro em face do segundo. Se a categoria de cidadão colocava os dois no mesmo plano de igualdade, não impediria essa igualdade, como alguém observou, que o cidadão-proletário, politicamente soberano no Estado, acabasse

---

<sup>65</sup> VASCONCELLOS, Marco Antonio; GARCIA, Manuel E. **Fundamentos de Economia**. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 43.

<sup>66</sup> MORAES FILHO, Evaristo. **O Problema do Sindicato Único no Brasil**: seus fundamentos sociológicos. São Paulo: Alfa-Ômega, 1978, p. 102.

<sup>67</sup> MORAES FILHO, Evaristo. **O Problema do Sindicato Único no Brasil...** p. 91.

economicamente escravo na fábrica' diz Joaquim Pimenta, na sua 'Sociologia Jurídica do Trabalho'.<sup>68</sup>

Assim, conforme já demonstrado, a exploração organizada dos capitalistas sob os trabalhadores levou à formação de duas classes antagônicas: o operariado e o capitalista. Ambos viviam comumente em um mesmo mundo. Mas o capitalista era indiferente às condições de vida do proletariado. Este último estava sujeito aos acidentes constantes, à falta de segurança e higiene, esgotados pelos baixos salários e angustiado pela instabilidade no emprego e incerteza do futuro e da prole. O Estado, por seu turno, comporta-se como mero espectador se reservando apenas em garantir a ordem social, política e a liberdade econômica.<sup>69</sup>

A superação do individualismo no ordenamento jurídico e o reconhecimento do Estado de que sua omissão nos problemas sociais e econômicos advindos da exploração da mão de obra poderia gerar instabilidade social o leva a adotar outra forma de comportamento em relação à associação de trabalhadores.

A aglomeração dos operários no mesmo local de trabalho, em torno do motor, aglomeração essa que se repetia em outras fábricas no mesmo centro urbano, é uma das grandes causas do fenômeno associativo profissional do século passado. Ortega y Gasset lembra com muita propriedade que o século XIX, época do individualismo à *outrance*, foi justamente o criador do coletivismo, como uma forma de organização econômica, política e social.<sup>70</sup>

Na realidade, conforme afirma Moraes Filho os fatores que contribuíram para a gênese do sindicalismo são os mesmos que ensejaram o aparecimento do Direito do Trabalho como ciência jurídica autônoma. A concentração de massas em torno de um mesmo local de trabalho, as lutas sociais entre grupos profissionais levaram à concepção de que as duas forças opostas não se equilibravam no campo econômico e social. A suposta liberdade contratual na verdade não existia. Além do mais, o homem ficou relegado à condição de máquina. A pessoa humana já não era o que mais importava, mas a incessante busca pelo lucro às custas do

---

<sup>68</sup> PIMENTA, Joaquim. **Sociologia jurídica do trabalho**: estudos. Coleção de direito do trabalho, v. 2, Rio de Janeiro: Max, Limonad, 1944, p. 37.

<sup>69</sup> VIANNA, Segadas; SÜSSEKIND, Arnaldo; MARANHÃO, Délio. **Instituições de Direito do Trabalho**. Vol. 2, Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1981, p. 36.

<sup>70</sup> MORAES FILHO, Evaristo, op. cit., p.103. MORAES FILHO, Evaristo. **O Problema do Sindicato Único no Brasil: seus fundamentos sociológicos**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1978

desemprego, precarização do trabalho com a utilização de mulheres e crianças nas fábricas, acidentes frequentes etc.<sup>71</sup>

Enquanto o Estado permanecia inerte, os trabalhadores começaram a juntar-se e auxiliar-se mediante de organizações de companheiros e socorros mútuos e assim nascem as primeiras formas de sindicato no século XIX. Moraes filho destaca que, depois da guerra franco-alemã e da Comuna de Paris em 1871, muitos congressos operários se realizaram, tornando-se inevitável a tolerância dos governos ante o clamor pela regulamentação. O reconhecimento da liberdade de associação foi pressionada pelos sociólogos de tendências socialistas e pela Igreja Católica<sup>72, 73</sup>.

A sociedade de massa clamava pelo reconhecimento do fenômeno sindical. O Estado cedeu. Só haveria um modo de conter o movimento sindical sem que houvesse uma mudança de regime econômico e social: a limitação da autonomia sindical.<sup>74</sup>

Desta forma, o Estado percebeu que em vez de obstar o direito de coalizão, mais interessante seria chamar o sindicalismo para colaborar com o Poder Público. E foi assim que o Direito legitimou a ação dos trabalhadores por meio do direito de associação. Porém, tal concessão não se deu de forma gratuita, pois, em troca desse reconhecimento, o Estado passou a controlar a atuação das entidades sindicais por meio da tutela administrativa e jurisdicional.

A única forma pela qual o sindicato escapa à autoridade estatal é pela autonomia sindical, cuja definição de Moraes Filho traduz-se como o poder reconhecido para alcançar suas finalidades “dentro dos meios não contrários à lei e normas estabelecidas para a manutenção da ordem pública”. Desta forma, é por meio da autonomia que as entidades sindicais possuem espaço de negociação.<sup>75</sup>

A intervenção do Estado na economia a fim de concretizar a realização de uma Justiça Social se consolida por meio do movimento denominado “Constitucionalismo Social”, cujo propósito é inserir direitos sociais e trabalhistas no teor das constituições dos países. Sem olvidar o disciplinamento dos direitos sociais na Constituição francesa de 1848, o

---

<sup>71</sup> MORAES FILHO, Evaristo, op. cit., p. 109.

<sup>72</sup> Ainda no final do século XIX, o papa Leão XIII publica a Encíclica “Rerum Novarum”, proclamando a união entre as classes do capital e do trabalho: “não pode haver capital sem trabalho e trabalho sem capital. A concorrência traz consigo a ordem e a beleza; ao contrário, de um conflito perpétuo, não podem resultar senão confusão e luta selvagem”, palavras que ecoaram no mundo cristão e influenciou significativamente no movimento da positivação dos direitos coletivos (VIANNA, *et al*, op. cit., p. 41).

<sup>73</sup> MORAES FILHO, Evaristo, op. cit., p.114.

<sup>74</sup> *Ibidem*, p. 136.

<sup>75</sup> MORAES FILHO, Evaristo, op. cit., p. 136.

constitucionalismo social tem início apenas em 1917, quando as constituições de outros países são influenciadas por esse movimento marcado pela Constituição mexicana.<sup>76</sup>

No Brasil, a primeira Constituição, de 1824, foi um avanço no sentido de consolidar o direito de propriedade, de liberdade individual e abolir as corporações de ofício, apesar de silente quanto a escravidão. A Constituição de 1891 não continha um artigo sequer dedicado aos direitos sociais trabalhistas, limitando-se a prever o exercício livre da profissão.

Não existia, no Brasil, durante o período acima citado nem organizações sindicais e tão pouco agremiações partidárias. Nas duas primeiras constituições republicanas o liberalismo esteve presente nas relações trabalhistas.

Desta forma, no Brasil, a economia brasileira sustentava-se pelas atividades agrárias e, embora abolida a escravidão, as relações de trabalho não se distinguiam muito daquelas do período escravocrata.

Com a primeira Constituição brasileira garantiu-se a tutela dos direitos sociais no ordenamento jurídico. A Carta de 1934 procurou estabelecer um regime democrático no país. Mas sua vigência foi breve, pois permaneceu até o advento do Estado Novo.

A Constituição de 1937 foi chamada de Carta, segundo Floriano Corrêa Vaz da Silva, porque, enquanto Constituição, foi inoperante devido ao fato de que sua vigência dependia de decreto a ser expedido pelo presidente da República, o qual nunca o promulgou. Os órgãos previstos constitucionalmente para completar a fisionomia do Estado, tais como, Poder Legislativo composto pela Câmara dos Deputados, Conselho Federal e Conselho de Economia Federal também não vieram a ser constituídos.<sup>77</sup>

A Constituição de 1937 permitia ao Chefe do Executivo legislar sobre todas as matérias da competência da União por meio de decretos-leis. Manoel Gonçalves Ferreira Filho em sua tese “Estado de Sítio” afirma que a referida Carta marcou um verdadeiro retrocesso em relação à Constituição anterior, referindo-se a um “autoritarismo patológico”<sup>78</sup>.

A greve foi declarada recurso antissocial e expressamente proibida, considerada elemento “nocivo ao trabalho e ao capital, incompatíveis com os superiores interesses da produção nacional”, conforme o que dispõe o artigo 138 da referida norma. Pinto Ferreira observa que a Constituição de 1937 esmagou a democracia liberal burguesa e “estabeleceu a preeminência do executivo e judiciário, criando uma ditadura ‘sui generis’, com o objetivo, ainda na lavra do autor, de conciliar os interesses do trabalhismo incipiente com as tendências

---

<sup>76</sup> COMPARATO, Fábio Konder, op. cit., p. 180.

<sup>77</sup> SILVA, Floriano Corrêa Vaz da Silva. **Direito Constitucional do Trabalho**. São Paulo: LTr, 1977, p. 87.

<sup>78</sup> FERREIRA FILHO, O Estado de sítio, São Paulo, 1964, p. 08, apud SILVA, Floriano Corrêa Vaz da, 1977, p. 87.

conservadoras do capitalismo. Conciliação difícil em razão dos antagonismos das classes sociais.<sup>79</sup>

A Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada em 1943 pelo Decreto 5.452 de 1º de maio, constituiu-se como lei básica de proteção aos trabalhadores. O Estado Novo precisava de apoio popular e não poderia abolir simplesmente os direitos sociais alcançados na Constituição de 1934. Ao contrário, era preciso ampliá-los. Entretanto, conforme Floriano Vaz:

Havia um claro descompasso entre o direito individual do trabalho, relativamente evoluído e ‘avançado’, concedendo uma razoável proteção aos trabalhadores, e o direito coletivo do trabalho, em que a organização sindical padecia da ausência de liberdade, da inexistência de autonomia e ainda da proibição da greve.<sup>80</sup>

Esse sistema prevaleceu em 1946 e 1967. Destacando-se que na Constituição de 1946 foi permitido o direito de greve. Entretanto, esse permissivo fora objeto de diversas controvérsias, sobretudo em virtude da discussão acerca da validade do Decreto-lei n. 9.070, de 15 de março de 1946, que proibia greve nas atividades fundamentais. Esse decreto permaneceu intacto, até que em 1964 a Lei n. 4.330, de 01 de junho, foi editada e regulamentou o direito de greve do artigo 158 da Constituição de 1946, ou seja, mais de vinte anos depois. Mesmo assim, ela não foi poupada de críticas.<sup>81</sup>

Após a Segunda Guerra Mundial, as tendências políticas e econômicas do país se curvam cada vez mais ante a onipotência e onipresença do Estado. Assim, cumpre ressaltar que no texto da Constituição de 1967 verifica-se como meta da República a suprema finalidade da ordem econômica, sob o primado do trabalho, dos valores sociais e da livre iniciativa. Todavia, a Emenda n. 01, de 1969, elegeu como meta fundamental e prioritária o desenvolvimento econômico por meio da expressão ‘desenvolvimento nacional’, passando a justiça social para um plano secundário.<sup>82</sup>

Sobre os direitos sociais nas constituições brasileiras, vale citar a análise de Paulo Bonavides:

Em 1934, 1946, 1988, em todas essas três Constituições dominam o ânimo do constituinte uma vocação política, típico de todo esse período constitucional, de disciplinar no texto fundamental aquela categoria de direitos que assinalam o primado da Sociedade sobre o Estado e o indivíduo ou o que fazem do homem o destinatário das normas constitucionais. Mas o homem-pessoa, com a plenitude de

<sup>79</sup> PINTO FERREIRA. Curso de direito constitucional. São Paulo: Saraiva, 1996. p. 91.

<sup>80</sup> SILVA, Floriano Corrêa Vaz da Silva, op. cit.

<sup>81</sup> Ibidem.

<sup>82</sup> SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Getúlio a Castelo (1930-1964)**. Trad. Ismênia Tunes Dantas. 9. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982, p. 112.

suas expectativas de proteção social e jurídica, isto é, o homem reconciliado com o Estado, cujo modelo básico deixava de ser a instituição abstencionista do Século XIX, refratária a toda intervenção e militância na esfera dos interesses básicos às relações do capital-trabalho.<sup>83</sup>

A Constituição Federal de 1988 representou, de fato, significativo avanço para o sindicalismo no Brasil, tanto no âmbito individual quanto no âmbito coletivo. Entretanto, o caráter corporativista e assistencialista determinados pela unicidade sindical, imposto sindical e contribuição confederativa herdado da política do Estado Novo não acompanharam as transformações da Assembleia Constituinte de 1988. Na análise de José Antonio Pancotti, tal alegação não afirma que, em termos de direitos sociais, não poderia a Constituinte ter avançado mais.<sup>84</sup>

Se a legislação trabalhista é fruto do conflito de classes que se forma nos primeiros países a se industrializarem, vale dizer que, no modelo brasileiro, o direito do trabalho está relacionado com o interesse estatal em controlar tal conflito. Os debates sobre a tutela jurídica conferida ao trabalhador sempre resultou em acirradas discussões, uma vez que a regulação das relações de trabalho provém da vontade política, e não da luta de classes. Já a aceitação das normas pela classe patronal não significou necessariamente sua eficácia tal como afirma John D. French:

Para um historiador do trabalho, acostumado com os Estados Unidos, uma primeira leitura da CLT decididamente produz uma reação curiosa. Fica-se imediatamente atônito diante da extraordinária liberalidade com a qual a CLT estabelece direitos e garantias para os trabalhadores *urbanos* e suas organizações. Se o mundo do trabalho de fato funcionasse de acordo com a CLT, o Brasil seria o melhor lugar do mundo para se trabalhar. E se metade da CLT fosse mesmo cumprida, o Brasil ainda seria um dos lugares mais decentes e razoavelmente humanos para aqueles que trabalham em todo o mundo.<sup>85</sup>

Nesse sentido, são cabíveis as ponderações de Sarlet quanto aos direitos sociais, econômicos e culturais na concretização da dignidade da pessoa humana, sejam nas dimensões prestacionais ou na condição de defesa. Lembra o autor que o reconhecimento jurídico-constitucional da liberdade de greve, associação e organização sindical, jornada de trabalho razoável, repouso e proibição contra discriminação nas relações trabalhistas

<sup>83</sup> BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. São Paulo: Malheiros, 2001, p. 368.

<sup>84</sup> PANCOTTI, José Antônio. Aspectos do Enquadramento sindical rural. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região**, n. 20, p. 1, 2002.

<sup>85</sup> FRENCH, John. D. **Afogados em leis: A CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiro**. (Coleção História do Povo Brasileiro), São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2001, p. 14.

decorrem justamente das reivindicações das classes trabalhadoras ante a exploração e degradação do capital e que, até hoje, não foram superadas.<sup>86</sup>

Em verdade, cuida-se em boa parte, de direitos fundamentais de liberdade e igualdade outorgados aos trabalhadores com o intuito de assegurar-lhes espaço de autonomia pessoal não mais apenas em face do Estado, mas especialmente dos assim denominados poderes sociais, destacando-se, ainda, a circunstância de que o direito ao trabalho (e a um trabalho em condições dignas) constitui um dos principais direitos fundamentais da pessoa humana [...]<sup>87</sup>

Ainda, assim abrilhanta o referido autor:

Assim sendo e apesar da possibilidade de se questionar a vinculação direta de todos os direitos sociais (e fundamentalmente em geral) consagrados na Constituição de 1988 com o princípio da dignidade da pessoa humana, não há como desconsiderar a importância dos direitos sociais para a efetiva fruição de uma vida com dignidade, o que, por sua vez, não afasta a constatação elementar de que as condições de vida e os requisitos para uma vida com dignidade constituam dados variáveis de acordo com cada sociedade e em cada época, o que harmoniza com a já destacada dimensão histórico-cultural da própria dignidade da pessoa humana e, portanto, dos direitos fundamentais (inclusive sociais) que lhes são inerentes.<sup>88</sup>

Em face das próprias definições de direitos individuais e direitos sociais, é importante reafirmar que a positivação deste último representa uma evolução da sociedade e do direito.

Em um cenário composto por trabalho precário e lei ineficiente, o papel do sindicato ganha peso e é o Estado que tem de garantir a autonomia e liberdade sindical para a defesa de seus trabalhadores e que deve atuar da melhor forma possível para garantir a sua cidadania e o trabalho decente.

A ideia de direitos humanos, entendidos como direitos inerentes à pessoa, dela inseparáveis, por ela indisponíveis, exigíveis em todo o tempo e lugar, do Estado ou de particular, não é nova. Muito pelo contrário, sempre acompanhou a evolução da humanidade, desde priscas eras até o estágio atual da civilização.

Os direitos humanos, abstratamente considerados, são aqueles direitos que decorrem de ideia centralizada de que o ser humano, simplesmente por existir, deve ser respeitado em

---

<sup>86</sup> SARLET, Ingo. Wolfgang. **Dignidade da pessoa humana e Direitos Fundamentais na Constituição de 1988**. 8 ed. rev. atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2010, p. 104.

<sup>87</sup> *Ibidem*, p.105.

<sup>88</sup> *Ibidem*, p.109.

todos os direitos que o personificam como humano, ou seja, nos direitos sem os quais não se pode falar em pessoa, única e imprescindível.<sup>89</sup>

O grande problema existente no clássico conceito de direitos humanos, como aborda Luciana Caplan<sup>90</sup>, reside no fato de que, ao serem apresentados como direitos naturais pertencentes ao homem única e exclusivamente em razão de sua condição humana, os direitos humanos são alçados a nível transcendental e místico e, assim, nos é roubada a possibilidade de pensar – a partir de uma perspectiva imanente – o real motivo pelo qual, paradoxalmente, em nossos dias, ao lado de um aumento cada vez mais expressivo de direitos reconhecidos, cresce seu descumprimento, sua inefetividade e sua desigualdade social.

Torna-se necessário, assim, refletir sobre o significado dos direitos humanos com base no atual contexto histórico, notadamente diante das alterações das condições sociais, políticas e econômicas, comparando com o momento em que tal classe de direitos foi reconhecida, no plano jurídico internacional, por meio da Declaração Universal dos Direitos do Homem de 1948.

Defende-se que os direitos humanos devem ser entendidos como produtos culturais que surgem como resposta a um contexto concreto e preciso de relações entre pessoas. Eles começam a se expandir pelo mundo globalizado a partir do início do século XV, com o advento do capitalismo moderno. Na realidade, tais direitos nasceram com o intuito de resguardar, num mundo globalizado cada vez mais competitivo, a existência de uma vida digna a todo e qualquer ser humano. Trata-se, portanto, de uma resposta ao capitalismo desenfreado, que visa apenas lucratividade, sem pensar na existência e na condição de vida da pessoa humana em si mesma. Os direitos humanos são, nas palavras de Caplan<sup>91</sup>, calcadas em Herrera Flores, um produto cultural, diante do qual é possível reagir política, social, jurídica e economicamente, tendo surgido da luta pela dignidade.

Todos os seres humanos, independentemente de sua condição social, necessitam de determinados bens materiais e imateriais para viver com dignidade. Ocorre que o acesso a esses bens, a cada dia, é restrito a um pequeno grupo de pessoas: aqueles que, efetivamente, se beneficiam do sistema capitalista explorador. Nascem, em contrapartida, grandes grupos de pessoas marginalizadas de qualquer direito social, que, em resposta, procuram desenvolver

---

<sup>89</sup> SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. **A saúde do trabalhador como um Direito Humano**: conteúdo essencial da dignidade humana. São Paulo, LTR, 2008, p. 21.

<sup>90</sup> CAPLAN, Luciana. O Direito do Trabalho e a Teoria Crítica dos Direitos Humanos. In: **DA SILVA, Alessandro**, MAIOR, Jorge Luiz Souto, FELIPPE, Kenarik Boujikian, SEMMER, Marcelo. **Direitos Humanos**: Essência do Direito do Trabalho. São Paulo, LTR, 2007, p. 257.

<sup>91</sup> CAPLAN, Luciana. O Direito do Trabalho e a Teoria Crítica dos Direitos Humanos. In: **DA SILVA, Alessandro**, MAIOR, Jorge Luiz Souto, FELIPPE, Kenarik Boujikian, SEMMER, Marcelo. **Direitos Humanos**: Essência do Direito do Trabalho. São Paulo, LTR, 2007, p. 259.

mecanismos que sejam aptos a garantir uma condição social de vida digna. Os direitos humanos, portanto, são, nas precisas observações de Caplan:<sup>92</sup>

O resultado destas lutas e demanda o estabelecimento de um sistema de garantias – econômicas, políticas, sociais e principalmente jurídicas – que determinem o cumprimento do conquistado e reconhecido, comprometendo instituições nacionais e internacionais. Não se tratar dos direitos humanos em si mesmos, mas de direitos humanos que visam a assegurar o acesso a bens.

Defende-se que tais direitos exatamente por estarem atrelados à luta pela condição de vida digna de todas as pessoas, independem de qualquer posituação jurídica. Na verdade, como observa Silva<sup>93</sup>, percebeu-se que “estando documentados esses direitos, haveria mais solidez em sua reivindicação perante os poderes públicos”, e, acrescenta-se, perante a própria sociedade internacional.

Foi exatamente por este fato que se procurou editar uma declaração solene de direitos mínimos e básicos de todo ser humano, que, posteriormente, ingressaria nos ordenamentos jurídicos internos de cada país existente em nosso planeta, preferencialmente, nas suas respectivas Constituições. É que, desta forma, a busca pelo respeito e observância desses direitos mínimos estaria calcada em normas jurídicas positivadas, não se abrindo, como consequência, espaço para o desrespeito a tais garantias mínimas, pelo simples argumento de que não há regulamentação jurídica.

Para tanto, foram editados documentos reconhecendo que toda e qualquer pessoa humana é dotada de alguns direitos básicos, entre os quais, destacam-se, pela sua importância, aqueles da Declaração Universal dos Direitos Humanos, de 1948. No entanto, mesmo após sessenta anos da edição deste documento, ainda se constata o desrespeito aos direitos mínimos de cada pessoa, principalmente nos chamados países subdesenvolvidos, que sofrem, concretamente, as consequências de um novo modelo capitalista (o neoliberalismo). Exemplo clássico desta realidade é a pobreza vivenciada nos países africanos, tais como Angola e África do Sul, onde a grande maioria da população vive em condições subumanas, sem energia ou água potável, com crianças em avançado estágio de desnutrição.

Assim, como esclarece Flores<sup>94</sup>, a única forma de efetivamente saber o verdadeiro alcance e significado dos direitos humanos é analisar a situação fática real, em cima de dados

---

<sup>92</sup> Ibidem, p. 259.

<sup>93</sup> SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira, op. cit., p. 32.

<sup>94</sup> FLORES, Joaquín Herrera. **Los Derechos Humanos como procesos de lucha por la dignidad**. Disponível em: <<http://aulavirtual.upo.es:8900/webct/urw/lc102116011.tp0/cobaltMainFrame.dowebct>>. Acesso em: 20.08.2012.

absolutamente concretos. Não se pode, neste contexto, verificar a incidência dos direitos humanos em situações irreais ou abstratamente consideradas. O que se deve buscar é a efetividade e concretude dos direitos humanos, levando-se em consideração a situação fática vivenciada, concretamente, pelas pessoas.

Os motoristas conquistaram recentemente sua regulamentação profissional mediante a edição da Lei n.12.619/2012. Esta lei é resultado da observação do dia a dia desses trabalhadores nas estradas brasileiras. Contudo, todos nós, cidadãos brasileiros, devemos estar atentos à realidade do trabalho prestado por esses homens, já que seremos fatalmente afetados se essa prestação de serviço não for desenvolvida de um forma hígida e segura.

É bem verdade que a citada lei ainda necessita da ação efetiva do Estado para o seu cumprimento. Mas é forçoso reconhecer que ela é um marco importante na garantia da dignidade desses trabalhadores bem como das condições dignas de vida de todos aqueles que transitam pelas estradas de nosso país.

### **1.2.1 Da sinergia da legislação com aspectos econômicos, políticos e sociais**

A Lei n. 12.619/2012 irá resultar em maior segurança nas estradas e em melhores condições de trabalho no que tange à preservação da saúde dos caminhoneiros, Isto terá reflexos na sociedade, já que todos nós transitamos no mesmo meio ambiente de trabalho dos caminhoneiros: ruas, estradas e avenidas.

O esforço deverá ser do conjunto da sociedade, como poder executivo, judiciário, sindicatos, Ministério Público do Trabalho, a fim de acabar com o caos e a violência no trânsito.

Por conseguinte, o esforço de todos pode culminar em verdadeira *concertação* social, que segundo Monereo Pérez<sup>95</sup>, o “método ou procedimento para a adoção de decisões conjuntas ou em colaboração entre o governo ou poder público e os agentes sociais”. Implica, como o mesmo mestre assinala, “um encontro entre poderes públicos e privados que se inter-relacionam e limitam mutuamente”.

A ação do Estado, na concertação social, é realizada especialmente pelos Poderes Legislativo e Executivo, como consequência da discussão e encontro de soluções prévias

---

<sup>95</sup> PÉREZ, José Luis Monereo. **Concertación y Dialogo Social**. Valladolid: Lex Nova, 1999, p. 17. Segundo o ilustrado Professor da Universidade de Granada, a concertação social confere uma “respuesta a las exigências de gobernabilidad de las sociedades complejas y corrección del esquema constitucional clásico precedente de la tradición liberal”, no que se utiliza das lições de Carlos Palomeque.

com os atores sociais (sindicatos, MPT, MTE, Polícia Rodoviária, empregados e patrões). Concertação é uma denominação mais científica do que regularmente se chama “pacto social”.<sup>96</sup>

A concertação social constitui uma ação de fundamental importância dos Estados democráticos de economia capitalista. O sucesso dessa ação, em grande medida, depende da intervenção governamental. Concertação, é, pois, pressuposto indispensável de governabilidade democrática e se revela como uma atitude conciliatória entre os principais segmentos da economia (empresários e trabalhadores) e os poderes públicos, com objetivo de superar um enfrentamento conflituoso ou mesmo disperso, com vista à harmonização da convivência econômico-laboral e à consecução de um mínimo de governabilidade, sem prejudicar outrem.

Nisso, a concertação social se distingue da negociação coletiva propriamente dita, não obstante possa sobre ela exercer importante influência e legitimidade. Por esses motivos, é evidente que a prática da concertação social pode e deve interferir no contexto da harmonização entre capital e trabalho.<sup>97</sup>

Em outras palavras, se a concertação social é definida a partir da participação política de grupos organizados (categorias e classes sociais), os partidos políticos constituem um desses grupos ou mesmo podem reunir interesses comuns de vários grupos. Portanto, os possíveis defeitos da prática da concertação social são facilmente superados se as ações dos grupos estiverem dirigidas especificamente para o fim que as autoriza, qual seja, a promoção do consenso e do bem comum, e a Lei n. 12.619/2012 é fruto dessa mobilização, consoante será tratado em capítulo específico.

Evidentemente, os aspectos da condição de trabalho dos motoristas nos levam a essa percepção de que a sociedade grita por mudanças para evitar desastres em nossas ruas, estradas e avenidas. A concertação social deve evoluir para estágios mais próximos da relação individual entre trabalhadores e uma ou mais empresas específicas. Deste modo, os sindicatos devem participar na celebração de pequenos acordos, isto é, daquilo que diz respeito aos espaços mais restritos na relação entre trabalhador e empresário para conseguirem maior proteção de seus representados.

Assim, a participação do Estado, no mais das vezes, é destinada a mediar o debate que conduzirá à superação das hostilidades e consecução da harmonia nas relações de

---

<sup>96</sup> NUNES, Cláudio Pedrosa. **Modificações do contrato de trabalho e sua reestruturação dogmática**. Curitiba: Juruá, 2009, p. 61.

<sup>97</sup> NUNES, Cláudio Pedrosa. **Modificações do contrato de trabalho e sua reestruturação dogmática**. Curitiba: Juruá, 2009, p. 61.

trabalho, o que acaba revertendo na estabilidade das instituições democráticas. O interesse do Estado é o de alcançar um mínimo de governabilidade a partir, especial e fundamentalmente, do entendimento entre os dois principais agentes sociais: trabalhadores e empresários, sempre com a cooperação de órgãos para o melhor manejo das condições ajustadas.

Assim, a Lei n. 12.619/2012, ao deixar de representar uma verdadeira tentativa de “concertação social”, como fez a famosa e atualíssima *lei seca*, pela total intolerância de álcool no trânsito, contribui para se ter um trânsito mais humano e seguro.

Por derradeiro, o Estado não pode eximir-se de suas responsabilidades, não cuidando dos pavimentos de nossas ruas, estradas e avenidas, bem como do policiamento efetivo para fiscalizar motorista indisciplinados.

Na verdade, cumpre à sociedade cobrar do Estado o compromisso de bem exercer seu papel principal de observar a ordem constitucional de promoção do bem-estar da população, deixando de guiar-se pela manipulação agressiva dos agentes econômicos, os quais objetivam unicamente ao incremento da capacidade econômica do Estado em matéria de mercado capitalista internacional, sem nenhuma contrapartida social aceitável.

É imperiosa, pois, a retomada do Estado como agente harmonizador da relação entre o econômico e o social. Ao Estado-Direito do Trabalho, por sua vez, incumbe ajustar o capital e o trabalho com a apresentação de novas fórmulas impostas pela modernização tecnológica dos processos produtivos.<sup>98</sup>

Conforme se observa, a importância do trabalho para o ser humano e a sociedade passou por diversas etapas históricas até o resultado atual contemporâneo que elegeu seus valores sociais como pilares da República (CF/88, art. 1º, IV) e condicionante da ordem econômica (CF/88, art. 170, *caput*).

É notório que o trabalho mantém a pessoa ocupada, longe da marginalidade e dos riscos sociais (desemprego), dificultando o absenteísmo (vícios, depressão, drogas etc.), além de proporcionar a geração de impostos para o Estado e a produção de riquezas para a sociedade. Aristóteles<sup>99</sup> comentou que “nenhum homem pode viver bem, ou mesmo viver, a menos que atenda às suas próprias necessidades”. A importância do trabalho para o ser humano é reconhecida desde os primórdios; mesmo intervindo pouco na natureza, o homem, enquanto nômade, caçador e coletor, utilizava-se da força do seu trabalho para buscar alimentos e, mais tarde, quando se fixou em uma determinada localidade, passou a criar animais e a cultivar a terra, fortalecendo a ideia do trabalho como o principal meio de

---

<sup>98</sup> NUNES, Cláudio Pedrosa, op. cit., p. 61.

<sup>99</sup> ARISTÓTELES, op. cit., p. 148-149.

subsistência. A consciência de agir sobre a natureza levou o ser humano a interagir com a matéria-prima disponível, que, aliado ao seu potencial criador, transformou-a em função das diversas finalidades apresentadas: desde colher lenha para fazer o fogo com o objeto de se aquecer, até preparar uma lança para caçar algum animal. O objeto produzido foi aquele que estava de acordo com suas necessidades, ante os recursos oferecidos pela natureza.

Não obstante, na Grécia antiga alguns poucos pensadores já traziam em seus textos a ideia de valorização do trabalho humano na vida e sociedade. Hesíodo propunha uma humanidade fundada na justiça e no trabalho, porque o trabalho, principalmente, agradava os deuses e criava recursos e consideração social. As influências das ideias de Pródico, no sofismo, expressavam que os impulsos naturais e primitivos conduziam o homem ao aniquilamento, não existindo progresso sem estudo e fadiga. Para ele, a virtude era o trabalho, sendo o trabalho que, como finalidade última, confere dignidade à vida.<sup>100</sup>

Observa-se que o trabalho proporciona ao homem uma consciência maior de si mesmo e daqueles que o cercam. E, ao tornar consciente sua existência individual, percebe também sua existência social, uma vez que, ao trabalhar, ao agir sobre a natureza, não o faz sozinho, mas muitas vezes em conjunto com outras pessoas.

Assim, verifica-se que é por meio do trabalho que o ser humano se desenvolve física e espiritualmente, criando riquezas e devolvendo à comunidade o que dela recebe, fato que lhe dá a responsabilidade sobre a construção do patrimônio social, o sentido e a certeza de que contribui para o bem comum. Além do trabalho ser condição para a subsistência, é também importante para o próprio desenvolvimento do homem, pois “sem o trabalho é difícil ou impossível assegurar outros direitos fundamentais materiais (saúde, educação, segurança, lazer, etc.) como também adequar e manter direitos de personalidade (imagem)”. Significa que em razão de estar ligado à pessoa do trabalhador, para além da transformação a sua volta, “o trabalho realiza também a potencial transformação do sujeito que trabalha”. Por outro lado, Santos<sup>101</sup> destaca que, regra geral, a ausência de trabalho influencia negativamente a personalidade do homem, pois tendo se constituído em inegável valor cultural, “sua falta torna a pessoa um não-ser na perspectiva econômica e social e, acima de tudo, segundo o seu próprio ponto de vista existencial (psicológico)”.

Por isso, conclui-se que o trabalho constitui-se em algo essencial à vida e à sociedade, pois valorizá-lo é ao mesmo tempo proteger o trabalhador. Pode-se afirmar que o

---

<sup>100</sup> ARISTÓTELES, op. cit., p. 149.

<sup>101</sup> SANTOS, José Aparecido dos. **Fundamentos da Subordinação Jurídica do Trabalhador: Sujeição e Construção da Cidadania**. 230 f. Dissertação (Mestrado em Direito), Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba/PR, 2009, p. 191.

trabalho é inseparável do homem e confunde-se com sua própria personalidade em qualquer de suas manifestações. No entender de Battaglia<sup>102</sup> “se o homem é assim enquanto persegue seus objetivos, se modela suas vicissitudes, se não sucumbe ao destino, então com seu valor, é fator responsável da vida e da história, o ócio é condenado como inumano, o trabalho constitui a verdadeira essência humana”. Lembra o autor que é pelo trabalho exercido que o homem se põe diante dos outros seres humanos, que dependem tanto da sua contribuição para o funcionamento do mecanismo social, como também depende deste mesmo mecanismo para adquirir os bens necessários à sua sobrevivência e ao lazer.

Nessa linha, diante do grau de importância do trabalho para a pessoa e a sociedade, historicamente as cartas constitucionais brasileiras acabaram por condicionar a ordem econômica ao princípio da sua respectiva valorização como aspecto central de correção das desigualdades sociais. Nesse ponto, a Constituição de 1967 não se distanciou quando estabeleceu no art. 160 que o fundamento da ordem econômica e social seria a “valorização do trabalho como condição da dignidade humana”. Não obstante, desde a Constituição de 1934, a valorização do trabalho se coloca como um fundamento da ordem econômica e social. Desse modo, não se pode subestimar a importância do trabalho na Constituição Federal de 1988, a qual estabeleceu determinados comandos que visam a alcançar uma ordem na melhoria das condições de vida da população. Para tanto, surgem as “normas-objetivo”, ou seja, princípios positivados que estabelecem fins desse sistema, imbuídas de substâncias axiológicas programáticas, ou seja, o Direito cuida de valores, como a Justiça. Nesse sentido, o art. 1º da Constituição de 1988 estabelece expressamente:

A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: (...) IV – os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa.<sup>103</sup>

No seu art. 170, ao tratar da Ordem Econômica e Financeira, ela estabeleceu que esta é fundada na “valorização do trabalho humano”, tendo por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social. Esse entendimento, inclusive é reforçado no art. 193 quando estabelece que “a ordem social tem por base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais”. A primazia do trabalho no sistema constitucional tem

---

<sup>102</sup> BATTAGLIA, Felice. **Filosofia do Trabalho**. Trad. Washington Vita e Antônio D’Elia. São Paulo: Saraiva, 1958, p. 299-300.

<sup>103</sup> BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil-1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

como objetivo a promoção da dignidade do homem, dignidade esta que somente pode ser alcançada com a respectiva valorização do trabalho.

Os direitos sociais, como é óbvio, pressupõem sociedade. Assim, não são direitos naturais no sentido que dava a essa expressão a doutrina iluminista prevalecente no século XVIII.

Na sociedade, existe a necessidade da cooperação e apoio mútuo. Todos devem auxiliar-se ou socorrer-se uns aos outros. Tal auxílio ou socorro é evidentemente tão mais imperativo quanto mais grave a necessidade por que passa o semelhante.

Poder-se-ia dizer que esse fundamento é, numa palavra, a solidariedade entre os homens, se isso não trouxesse confusão com os direitos de terceira geração, chamados de direitos de solidariedade.<sup>104</sup>

Na verdade, o Estado contemporâneo nasce, como se viu, de uma filosofia política que o justifica exatamente pela necessidade de dar proteção aos direitos fundamentais. É o que pontua o art. 2º da Declaração de 1789: “O fim de qualquer associação política é a conservação dos direitos naturais e imprescritíveis do Homem”.

E num sentido marcadamente social, os direitos humanos são:

O resultado de lutas sociais e coletivas que tendem à construção de espaços sociais, econômicos, políticos e jurídicos que permitam o empoderamento de todas e todos para poder lutar plural e diferenciadamente por uma vida digna de ser vivida. Em outros termos, especificamos os direitos a partir de uma perspectiva pragmática e de forte conteúdo social.<sup>105</sup>

Assim, não se concebe o bom trabalhar sem uma equação harmoniosa com aspectos econômicos, sociais e políticos. Daí o envolvimento de todos para o bem individual, já que trabalho é um direito fundamento, bem como geral, pois a vida é o maior bem a ser tutelado em todas as nações.

---

<sup>104</sup> FERREIRA FILHO, Manoel Gonçalves, 1934. **Direitos humanos fundamentais**. 7. ed. rev. atual – São Paulo: Saraiva, 2005, p. 51.

<sup>105</sup> FLORES, Joaquim Herrera. **Teoria Crítica dos Direitos Humanos**: Os direitos humanos como produtos culturais. Rio de Janeiro: Ed. Lumen Juris, 2009, p. 191.

## 2 - SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

*“Governar é construir estradas”*

Washington Luís (1869-1957)

Após a pesquisa sobre a importância do trabalho para a sociedade e o necessário diálogo do Estado e todos os atores sociais envolvidos, apresentam-se algumas considerações sobre o nascimento do setor de transporte rodoviário brasileiro.

A opção pela modalidade rodoviária como principal meio de transporte de carga é um fenômeno que se observa a nível mundial desde a década de 1950, tendo como base a expansão da indústria automobilística associada aos baixos preços dos combustíveis derivados de petróleo.

No Brasil, a ênfase no transporte rodoviário, que se consolida à mesma época, está associada ao estabelecimento da indústria automobilística no país e à mudança da capital para a região Centro-Oeste, e que foram acompanhadas de um vasto programa de construção de rodovias. Diferentemente do que ocorreu a nível mundial, no entanto, esta ênfase traduziu-se não só na prioridade, mas na quase exclusividade das políticas de transporte voltadas para o modal rodoviário, pelo menos até a década de 1970.

A imensidão do território brasileiro e a necessidade do desenvolvimento econômico do país trouxeram à memória o lema do então presidente Washington Luiz: “governar é construir estradas”. Iniciava-se aí a construção um tanto desenfreada de nossa malha rodoviária. O progresso era ideia em moda no século XIX, e a Europa era uma referência para o mundo à medida que se conquistavam territórios e vendiam seus produtos modernos. Inspirados na ideologia europeia, os positivistas brasileiros tiveram papel de destaque na Proclamação da República, em 1889.<sup>106</sup>

O presidente do Brasil, Afonso Pena (1906-1909), dizia que “Governar é povoar”. Já Washington Luís (1926-1930), ampliando esta concepção, dizia que “Governar é abrir estradas”. A frase completa do último presidente da República Velha, dando ênfase à ocupação do território, é: “Governar é povoar; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; Governar é, pois, fazer estradas”.<sup>107</sup>

---

<sup>106</sup> ALVES DINIZ, José Eustáquio. **Ordem e Progresso: o positivismo brasileiro e o regresso ambiental.** Disponível em: <<http://www.ecodebate.com.br/2012/09/05/ordem-e-progresso-o-positivismo-brasileiro-e-o-regresso-ambiental-artigo-de-jose-eustaquio-diniz-alve>>. Acesso em: 02 de março de 2013.

<sup>107</sup> Ibidem.

O transporte rodoviário ganhou substancial e até hoje intangível espaço sobre o transporte ferroviário e marítimo, já que depois de assumir a Presidência da República, Washington Luís, em 05 de janeiro de 1927, baixa o Decreto n. 5142, instituindo um Fundo Especial para a construção das estradas de rodagem.<sup>108</sup>

Por derradeiro, pode-se observar que a primeira metade do século XX foi determinante para o desenvolvimento industrial brasileiro. Neste período, marcado por duas Grandes Guerras Mundiais e pela Grande Depressão, o país completou a transição de uma economia agroexportadora para uma economia industrial. A política industrial do Governo Vargas foi fundamental nesta transição.

Conforme conclui Scaramella:

A idéia de que o progresso era “abrir estradas” continuava guiando a política de transporte do país. Sendo assim, é a partir dessa época que começa a proliferar a categoria de trabalhadores da estrada – os caminhoneiros. A profissão já existia no Brasil antes da década de 50, mas em moldes distantes do que se conhece hoje.(...)À medida em que as estradas vão sendo abertas e a tecnologia evolui tornando os caminhões mais potentes, a profissão de caminhoneiro fica mais popular, configurando-se às novas possibilidades.<sup>109</sup>

No final da década de 1940, a industrialização e a necessidade de uma ligação viária mais segura e eficaz entre as duas maiores cidades brasileiras levaram à construção da atual Via Dutra, inaugurada em 19 de janeiro de 1951 pelo Presidente Eurico Gaspar Dutra.

Assim nascia a rodovia mais importante do Brasil, não só por ligar as duas metrópoles nacionais, mas bem como atravessar uma das regiões mais ricas do país, o Vale do Paraíba e ser a principal ligação entre o Nordeste e o Sul do Brasil.<sup>110</sup>

Durante a década de 1960 a pista foi duplicada em vários trechos. Em 1967 foi entregue a via duplicada em toda extensão, tornando-se a principal autoestrada do país. Na década de 1980 o tráfego na Dutra foi aliviado pela construção, pelo governo paulista, de uma via expressa entre São Paulo e Guararema, denominada de Rodovia dos Trabalhadores, atual Rodovia Ayrton Senna. Esta via foi prolongada na década de 1990 até à cidade de Taubaté, sob o nome de Rodovia Governador Carvalho Pinto. Além de facilitar o tráfego entre o Sul e

<sup>108</sup> O Fundo Especial era arrecadado através da criação de uma taxa sobre a importação de gasolina, automóveis e acessórios. Essa taxa, que recaía sobre todos os tipos de transporte que utilizassem a gasolina como combustível, tinha como principal, senão o único, beneficiário, as estradas de rodagem, ignorando outras formas de transporte como o marítimo e ferroviário.

<sup>109</sup> SCARAMELLA, Maria Luisa. **Nessa longa estrada da vida**: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros, 2004, 140 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Instituto de Filosofia e Ciência Humanas, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil, p. 4.

<sup>110</sup> WIKIPÉDIA – A enciclopédia livre. **Rodovia Presidente Dutra**. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Rodovia\\_Presidente\\_Dutra](https://pt.wikipedia.org/wiki/Rodovia_Presidente_Dutra). Acesso em: 31/05/2013

o Norte do país, a Via Dutra possui papel essencial na recuperação econômica do Vale do Paraíba, região que se encontrava em longa decadência econômica na época da construção da rodovia.<sup>111</sup>

Após a grande comoção nacional causada pelo suicídio de Getúlio Vargas em 1954, Juscelino Kubitschek foi eleito para o mandato 1956-1961 e estabeleceu seu Plano de Metas, com o *slogan* “50 anos em 5”. A prioridade do Plano de Metas, além da construção de Brasília, para interiorizar a ocupação do território, era completar o processo de substituição de importações, produzindo no Brasil bens de consumo duráveis (bens de capital) como automóveis, eletrodomésticos, máquinas e equipamentos, sem restrições à origem dos capitais investidos. Outras prioridades do Plano de Metas eram a produção energética, os transportes, a indústria de base, a alimentação e a educação.<sup>112</sup>

Os investimentos públicos em transportes priorizaram as rodovias para o escoamento da produção, ligando São Paulo aos mercados consumidores e integrando o território nacional. A opção pelo transporte rodoviário, em detrimento do ferroviário, foi motivada pelo petróleo barato da época e teve como objetivo estimular a indústria automobilística no país. Com financiamento externo, as metas econômicas do Plano de Metas foram cumpridas, e de 1955 a 1961 houve um salto extraordinário: a produção industrial do país cresceu 100%; a economia cresceu 7% a.a.; e a renda per capita aumentou 4% a.a. O preço deste crescimento foi o endividamento externo e a elevação da inflação.<sup>113</sup>

Furtado<sup>114</sup> já externava em 1959 sua preocupação com as disparidades regionais, alertando para a necessidade de uma política de integração da economia nacional. Para ele, a industrialização não alterou a grande concentração de renda brasileira, herança da economia primário-exportadora, falhando em criar um mercado socialmente integrado. Na década de 1960, após a grande seca nordestina de 1958, houve uma tomada de consciência dos desequilíbrios regionais do país e da excessiva concentração industrial em São Paulo, que já chegava a 56%. A questão regional passou a ser objeto das políticas públicas. Foi criada uma política governamental de descentralização industrial, com a criação da SUDENE - Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste e incentivos para a industrialização do Nordeste, que, no entanto, não se provou eficaz no combate ao desemprego e à miséria.

---

<sup>111</sup> Ibidem

<sup>112</sup> SCARAMELLA, Maria Luisa. **Nessa longa estrada da vida...** p. 6 – 7.

<sup>113</sup> SCARAMELLA, Maria Luisa, op.cit., p. 9.

<sup>114</sup> FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Editora Companhia Nacional, 1980, p. 239-240.

A partir da década de sessenta, percebe-se claramente a atuação do Estado em uma política de desenvolvimento industrial, rumo ao desenvolvimento nacional.

Numa minuciosa pesquisa, em 1978, Barat pontua fatores subjetivos e objetivos no fortalecimento da ênfase nas soluções rodoviárias:

A crença que o bom governo seria aquele que promovesse a expansão acelerada da infraestrutura rodoviária; a crença que a disponibilidade da infra-estrutura rodoviária seria condição para promover o desenvolvimento; a sobrestimação do papel do transporte rodoviário como fator de modernização; a sobrestimação de investimentos rodoviários face a outras oportunidades de utilização de recursos de economia; a importância exagerada imputada à indústria de veículos automotores como fator de dinamismo econômico.<sup>115</sup>

Havia necessidade de consolidação de um mercado nacional para matérias primas, alimentos, produtos manufaturados. Eram evidentes as vantagens do sistema rodoviário para atendimento das necessidades de deslocamento dos acréscimos da oferta interna. A indústria automobilística era de grande importância no contexto do nosso modelo de desenvolvimento, (com grande poder de pressão e influência no dinamismo da economia). Era patente o desinteresse das antigas concessionárias em modernizar ferrovias e portos. Era preciso pôr em movimento o mecanismo circular de geração dos recursos destinados aos investimentos rodoviários vinculados à expansão da frota de veículos.<sup>116</sup>

A partir dos anos 1970, instalou-se o meio técnico-científico-informacional sobre o território brasileiro, em áreas contínuas no Sul e Sudeste e em manchas e pontos no restante do país<sup>117</sup>. A concentração industrial em São Paulo atingiu seu pico em 1970, com 58% da produção nacional. A partir da crise mundial do petróleo em 1973, e com a redução da ação do Estado na economia, o crescimento industrial foi desacelerado.<sup>118</sup>

Em 1972 foi criado o BEFIEIX – Benefícios Fiscais à Exportação, que concedia reduções de imposto de renda, isenções de IPI e ICM, crédito-prêmio e outros incentivos no âmbito do I PND – Plano Nacional de Desenvolvimento. A crise mundial do petróleo, de 1973, gerou um déficit de 9,9 bilhões de dólares na balança comercial brasileira, pois o Brasil

---

<sup>115</sup> BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística / Instituto de Planejamento Econômico e Social, 1978, p. 345-349, apud SCARAMELLA, Maria Luisa, op. cit., p. 9.

<sup>116</sup> BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil...** apud SCARAMELLA, Maria Luisa, op. cit., p. 12.

<sup>117</sup> SANTOS, Everton Rodrigo. Ideologia e dominação no Brasil (1974-1989): Um Estudo Sobre a Escola Superior de Guerra. **Sociedade e Estado**, vol. 22, n. 1, jan.-abr. p. 53, 2007.

<sup>118</sup> CARNEIRO, Ricardo. **Desenvolvimento em Crise: a Economia Brasileira no Último Quarto do Século XX**. São Paulo: Ed. Unesp, IE Unicamp, 2002, p. 45.

importava 70% do petróleo que consumia. Mesmo assim, os investimentos públicos em grandes obras foram mantidos, alimentados por financiamentos externos.<sup>119</sup>

Em 1975, foi lançado o II PND – Plano Nacional de Desenvolvimento, com vigência 1975-1979, que ficou conhecido como “plano do crescimento forçado”. Entre seus objetivos estavam o desenvolvimento dos setores de base (siderurgia, petroquímica, energia), a abertura de novos campos de exportação de manufaturados e o desenvolvimento tecnológico industrial. O II PND foi estratégico para a industrialização brasileira, com o Estado dirigindo os investimentos<sup>120</sup> para os setores básicos da economia e protegendo as indústrias nacionais com restrições às importações de máquinas e equipamentos.<sup>121</sup>

É deste período a política do “tripé econômico”, formado pelo Estado, pelo capital local e pelas multinacionais. As empresas estatais eram responsáveis pela infraestrutura, energia e pela produção de bens de capital (aço, máquinas, ferramentas); as multinacionais produziam os bens de consumo duráveis (automóveis e eletrodomésticos) e o capital privado nacional voltava-se para a produção de insumos (autopeças) e bens de consumo popular (alimentos e têxteis). Grandes investimentos públicos foram feitos na Eletrobrás, na Petrobrás, na Embratel e na área de transportes urbanos e de carga, gerando novo surto de desenvolvimento, que aqueceu como nunca o setor de construção civil (barragens, metrô, pontes, viadutos). Mais uma vez, como havia ocorrido na década de 1950 com JK, o preço do crescimento foi a elevação da dívida externa e da inflação.<sup>122</sup>

Conforme pontua Scaramella:

Três décadas se passaram e o Brasil ainda sofre as conseqüências de uma política de transporte desordenada. Nas últimas duas décadas, em especial na década de 90, os governos não priorizaram o planejamento no setor. Em 1985, o número de veículos de transporte de carga que circulava nas rodovias era aproximadamente 979 mil veículos; em 1994, esse número aumentou para 1.389 mil. Nesse processo, o custo do combustível, os prejuízos causados pelas estradas precárias, foram absorvidos pelos caminhoneiros autônomos, donos de transportadoras, cooperativas, etc., e pelo próprio consumidor, que tem o custo dos produtos diretamente afetados.<sup>123</sup>

<sup>119</sup> CARNEIRO, Ricardo, op. cit., p. 46.

<sup>120</sup> No entanto, estes investimentos deveriam ter sido revistos após as crises do petróleo de 1973 e 1979. Para KON (1999, p.25), “a incongruência da implementação do plano original, sem as reformulações necessárias para enfrentar as pressões exógenas surgidas com a nova situação mundial, não apenas comprometeu as metas definidas, como também ocasionou o agravamento das contas externas e das tensões inflacionárias”. Apud CARNEIRO, Ricardo, op. cit. p. 46.

<sup>121</sup> CARNEIRO, Ricardo, op. cit., p. 47.

<sup>122</sup> Ibidem, p.47.

<sup>123</sup> SCARAMELLA, Maria Luisa, op. cit., p. 5.

Essa expansão das estradas brasileiras consolidou o mercado nacional, do ponto de vista econômico, a expansão das fronteiras agrícolas, a maior mobilidade mão de obra; do ponto de vista social e político abriu a possibilidade de integrar regiões, na época, economicamente mais desenvolvidas, como o centro-sul e as menos desenvolvidas como o nordeste, além de romper o isolamento de grandes contingentes populacionais .

Hoje, pode-se observar que o transporte rodoviário de cargas pode ser vislumbrado através da grande quantidade de caminhões em circulação, e, pode-se dizer, por sua *população* de motoristas, a desempenhar papel importante na economia brasileira. O historiador Rafael Antonio Kapron assim analisou:

Segundo o IBGE a frota nacional de “caminhões” cadastrada no ano de 1927 era de 1.600, no ano de 1950 de 10.966, em 1970 era de 384.346 e no ano de 1985 foi de 972.961 veículos.<sup>124</sup> A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) informa na tabela da “Frota Nacional de Veículos Automotores” que no ano de 2000 com a designação de “Veículos de Carga” havia a quantidade de 1.775.032 veículos com o combustível diesel, que era o predominante utilizado pelos caminhões.<sup>125</sup> A confederação Nacional do Transporte em sua “pesquisa Rodoviária CNT 2005”<sup>126</sup> indicou existência na “Frota de Veículos” a totalidade de 1.940.751 caminhões, tal número somando os índices da distinção “Caminhão” e “Cavalo Mecânico” feito pela Confederação.<sup>127</sup>

Segundo o citado historiador, esses números, embora não devam ser considerados de modo absoluto, apresentam um panorama da quantidade de trabalhadores motoristas de caminhão para o Brasil. Partindo da perspectiva generalizante da distribuição, pode-se afirmar que há um motorista para cada caminhão em circulação. Evidentemente, cada unidade da frota excedente de caminhões não conta com um profissional do volante. Destaca-se a importância quantitativa desses profissionais para o conjunto da economia do país. Importância também percebida nos anos 1970 com a concentração em mais de 70% de todos os deslocamentos de carga do país nesse modal e nos anos de 2000 cerca de 60%.<sup>128</sup>

<sup>124</sup> A tabela “Frota Nacional de Veículos cadastrados 1927-85” define quatro tipos: Automóveis, Ônibus, Caminhões e outros, sendo que este último contempla veículos comercial leves.” (IBGE, 1990, p. 466). Em comparação com Josef Barat (1978, p.355) que faz indicação de quantidade de caminhões para os anos de 1960-1972 são apresentados números diferenciados, porém com a mesma indicação de ter havido acentuado crescimento numérico no período.

<sup>125</sup> Segundo o GEIPOT (2000) por “Veículo de Carga” estão definidas três categorias divididas pelos combustíveis gasolina, álcool e diesel somando a totalidade de 1.836.203 veículos. Disponível em: [HTTP://www.geipot.gov.br](http://www.geipot.gov.br). Acesso em: 12.08.2010.

<sup>126</sup> O “Cavalo Mecânico” pressupõe ser o caminhão engatado a um reboque e/ou semirreboque. (CNT 2011). “Informações”: “Boletins”. Disponível em: [HTTP://www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br) . Acesso em: 07.01.2011.

<sup>127</sup> KAPRON, Rafael Antonio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas**. 2012. 200 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História – Universidade Federal de Pelotas, RS, Brasil, p. 28 – 29.

<sup>128</sup> Ibidem, p. 28 – 29.

As rodovias têm sido, nas últimas décadas, o meio principal de tráfego de veículos de passageiros e mercadorias. Pode-se afirmar, sem sombra de dúvida, que a economia do país depende, em grande parte, do transporte rodoviário de cargas, dada a concentração do volume dos transportes no modal.

O atual sistema de transporte nacional é produto de fatores históricos associados a outros de ordem econômica que, de certo modo, desestimularam o investimento necessário a suportar a infraestrutura para suportar um crescimento econômico sustentável, sendo que talvez o mais importante fator histórico que levou o Brasil a depender desse tipo de transporte também é a principal vítima – o desenvolvimento. O significativo desenvolvimento econômico do país, sobretudo na década de setenta, fase do milagre econômico, associado à falta de infraestrutura de transportes, trouxe a necessidade da rápida e ampla expansão das vias de transportes, expansão esta que se mostrava viável apenas por meio das rodovias, uma vez que a construção das ferrovias ou de hidrovias demandava um prazo que o país não possuía.<sup>129</sup>

A condição das estradas indica as circunstâncias do transporte rodoviário de carga em relação às condições de trabalho dos motoristas. Estes, ao conduzirem seus veículos, estabelecem contato permanente com grande diversidade de veículos e seus ocupantes, bem como experimentam as péssimas condições da infraestrutura rodoviária. As precárias condições do tráfego em muitas das rodovias do país têm levado a reivindicações ao Poder Público, tanto por parte dos empresários como dos motoristas, com cobranças até agressivas por melhores estradas notadamente a partir dos anos 1980.<sup>130</sup>

A profissão somente foi regulamentada em 2012, através da edição da Lei n. 12.619, após anos de lutas, de encontros e desencontros. O clamor destes obreiros e da sociedade demandava um regramento específico, para coibir ou, pelo menos, diminuir os acidentes em nossa malha rodoviária, bem como para dizer um basta à degradação da saúde dos motoristas de caminhão e de todos os usuários das estradas brasileiras.

## 2.1 Motoristas de caminhão

Conforme se pode inferir, o caminhão passou a ser uma nova máquina utilizada como alternativa no transporte em estradas de rodagem notadamente a partir dos anos 1900.

<sup>129</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. **Sistema de Transporte Brasileiro: Mudar ou Não? Desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não?.** In **Estudos Aprofundados MPT**. 2ª Ed. Bahia: JusPODIVN, 2013. p. 561

<sup>130</sup> SANTOS, Moysés Moreira. **Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadoras e sindicalismo a partir dos anos 1990**. 2007, 178 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil. Citando ZIEGLER, Paulo; RUSSO, Ricardo. **Até o último rincão: a história do transporte rodoviário de cargas no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Foletras, 1989, p. 19.

Inovação e desenvolvimento tecnológico o acompanham, sendo um dos produtos da era industrial automobilística e petrolífera.

Na divisão do trabalho, a categoria dos motoristas apresentou-se em diversas modalidades, considerados ora como assalariados (com vínculo celetista), como caminhoneiros autônomos. Esta “condição proletária” é definida como relação de trabalho assalariado. Constata-se uma oposição entre “trabalhadores” e “empregadores”. Proprietários e suas empresas de transportes rodoviários de cargas não podem ser definidos, por sua condição social, como “trabalhadores”, como é o caso dos motoristas empregados e dos motoristas autônomos.<sup>131</sup>

O termo “carreteiro” consta nos dicionários referenciados desde o ano de 1878, definindo o trabalhador que conduz ou dirige “carreta”. A partir da edição de 1899, o significado é ampliado e passa também a designar aquele que faz “carretos”, e com a edição de 1975 surge uma variação mantida na edição de 2004 de dimensão maior quando designa o carreteiro como “proprietário de caminhão que efetua transporte de cargas para terceiros” ou como “transportador rodoviário de cargas”.<sup>132</sup>

O fato de ser “proprietário” de caminhão expõe uma divisão central nas relações de produção, partindo do entendimento de que tem havido no transporte rodoviário de cargas do Brasil agentes centrais enquanto divisão do trabalho, como o motorista autônomo proprietário de seu caminhão, o capitalista dono de caminhões e os motoristas empregados.

Uma situação diversa ocorre quando Osório Figueiredo designa carreteiro como um “condutor” de carreta de tração animal ainda no século XIX enquanto um empreendedor carreteiro poderia ter sido um “dono de uma frota de carretas”. Sendo assim, o termo carreteiro, que tem um uso de mais longa data, passou a ter uma nova variante de denominação, como aquela dada para o motorista de caminhão.<sup>133</sup>

Carreteiro e caminhoneiro podem ser termos associados um ao outro para designar o mesmo profissional motorista. São duas palavras que têm derivação do próprio caminhão, pois “caminhão carreta” é designação que qualifica o tipo “cavalo mecânico”, sendo o próprio caminhão engatado num reboque e/ou semirreboque em que esses dois últimos são

---

<sup>131</sup> HOBBSAWM, Eric J. **Mundos do Trabalho**: Novos Estudos sobre História Operária. 4. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2005, p. 88.

<sup>132</sup> FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira S.A., 1975, p. 288.

<sup>133</sup> FIGUEREDO, Osório Santana. **Carreteadas Heróicas**. 2. ed. São Gabriel, RS: [s.n.] 2000, p. 23.

conhecidos como carreta. Ou também carreta como termo utilizado genericamente para designar a “carroceria”, que é o instrumento que comporta a carga.<sup>134</sup>

Motoristas de caminhão, caminhoneiros ou carreteiros formados em seu processo de trabalho podem ser sinônimo para designar uma mesma atividade profissional brasileira. Entre esses trabalhadores ocorrem significativas diferenciações como entre motoristas autônomos e motorista empregado, no trabalho entre os diferentes modelos de caminhões ou em relação aos tipos de empresas, mas o importante nessa pesquisa é a questão central da atividade, independente de sua designação, pois a Lei n. 12.619 não trata das peculiaridades de cada atividade de motorista, e sim generaliza – motorista de transporte de cargas, abarcando tanto o celetista como o autônomo.

A liberdade econômica de possuir o caminhão e o exercício da atividade do transporte, aliados na disputa pela obtenção das cargas são fatores que para a história do Brasil foram significativas para impulsionar a concorrência econômica, seja em diversificar as contratações no mercado da força de trabalho, nas transações comerciais ou estritamente no mercado das cargas. De modo que neste último caso, a concorrência se deu com o caminhão, passando a competir com as carretas e carroças de tração animal e com outros modais. A concorrência se deu também entre diferentes tipos de empreendimentos do transporte rodoviário de cargas, ou seja, entre autônomos, pequenas e/ou grandes empresas.<sup>135</sup>

Neste item se faz uma comparação entre os motoristas autônomos e os motoristas empregados; (i) o autônomo carreteiro, trabalhador por conta própria, dono do caminhão, com uma vida repleta de aventuras, sujeito livre que roda o país inteiro e tem muitos amores pelas estradas; (ii) e o motorista empregado, aquele que se aproxima da liberdade do caminhoneiro, mas, por ter patrão, não pode escolher o seu destino, ficando com sua liberdade limitada. Outra definição de autônomo apontada por Bertolozzi (1998)<sup>136</sup> é: Este é considerado pela legislação como motorista que, sendo proprietário ou coproprietário de um só veículo automotor, presta serviço de transporte rodoviário de cargas, mediante afretamento com empresas profissionais de transporte, ou eventualmente através de contratação direta com usuários.

Tanto o empregado, quanto o caminhoneiro têm um cotidiano muito próximo passando por situações similares; enfrentam longas jornadas em péssimas estradas, têm medo

---

<sup>134</sup> KAPRON, Rafael Antonio, op. cit., p. 38.

<sup>135</sup> KAPRON, Rafael Antonio, op. cit., p.44.

<sup>136</sup> BERTOLOZZI, Marco Aurélio. **Empregado, Autônomo e Empresário**: a tomada de decisão no setor de transporte rodoviário de cargas em São Marcos. 1998, 180 p. Dissertação de Mestrado em Administração. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Orientador Professor Francisco de Araújo Santos, Porto Alegre, RS, Brasil, p.11.

de sofrer assalto, trabalham com veículos velhos, e muitas das formas de remunerá-los é a mesma (por exemplo, pagamento por quilômetros rodados, ou por volume do frete). Possuem tanto semelhança quanto diferenças.

O objetivo de muitos motoristas empregados é ter seu próprio caminhão, ser dono de seu negócio, livrando-se do patrão, negociando o frete. As informações disponíveis apontam para as dificuldades enfrentadas pelos carreteiros autônomos fazendo com que se aproximem dos motoristas empregados, quanto à flexibilização no uso e remuneração do trabalho. A propriedade do caminhão é símbolo de status social. Isso não significa dizer que ele não tem importância econômica, e muito menos na organização do trabalho.

Outra particularidade que mostra a maneira pela qual o segmento está estruturado é a presença dos chamados “chapas” (pessoas que ficam nas proximidades das rodovias ou em locais de grande concentração de movimentação de carga para proceder, sem nenhum vínculo de trabalho, ao carregamento e à descarga de caminhões). São os transportadores por conta própria os que mais se utilizam deste serviço. A maioria das empresas tem no seu quadro funcional a presença de ajudantes, que realizam o serviço de carga e descarga. Nas entregas de carga fracionada, os ajudantes de transporte viajam junto com os motoristas para cumprir tal tarefa.

De acordo com Chahad e Cacciamali:

As relações de emprego no transporte de cargas se faz principalmente por uma relação triangular, ou seja, via a subcontratação, e a tendência atual é a terceirização dos motoristas, por contratos estabelecidos por serviços prestados. Destacam que são realizados os mais diferentes tipos de contratos, que se apresentam como novas formas de relação de emprego. Na verdade, trata-se de uma relação de emprego encoberta.

Em praticamente todos os casos, o motorista é legalmente separado da empresa, mas continua a desempenhar essencialmente, o mesmo trabalho, numa posição de efetiva dependência em relação ao empregador. A diferença agora é que o motorista é autônomo devendo arcar com os custos de manutenção do veículo e sem qualquer proteção trabalhista.<sup>137</sup>

Em pesquisa realizada pela CNT<sup>138</sup>, mostra-se que os caminhoneiros trabalham em sua maioria mais de 11 anos no setor, mais de 60% situam-se na faixa de 18 a 30 anos. Nessa mesma pesquisa, a maioria dos caminhoneiros faz horas extras. Sobre o tipo de vinculação da

<sup>137</sup> CHAHAD, José Paulo Zeeteno & CACCIAMALI, Maria Cristina (2005). **As transformações estruturais no setor de transporte rodoviário e a reorganização no mercado de trabalho do motorista de caminhão no Brasil**. Recife: XX ANPEC (mimeo), p. 6, apud KAPRON, Rafael Antonio, op. cit.

<sup>138</sup> CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES - CNT (2002). Pesquisa de Autônomos CNT – 2002, Relatório Analítico, Confederação Nacional do Transporte. Brasília DF. 2002. Relatório Técnico. Disponível em: < <http://app.sistamacnt.org.br/sigb/PesquisaAcervo.aspx>> Acesso em janeiro de 2013

carga, constatou-se que 53,1% dos caminhoneiros são autônomos contratados, 33,5% são autônomos-agregados em empresa transportadora e 12,5% são agregados de outras empresas. E menos de 1% dos pesquisados são caminhoneiros autônomos sem contrato que negociam livremente as cargas e o valor do frete.

Os autônomos realizam as mesmas tarefas dos empregados, observam os mesmos horários padrões e procedimentos estabelecidos pelo contratante, que supervisiona o contrato como empregador, e a maioria dos carreteiros estabelece contrato com apenas uma empresa transportadora, no caso da terceirização, ou colocam o seu caminhão, por meio de contrato, à disposição de uma empresa determinada, distribuindo apenas um tipo de carga. A remuneração com base no quilômetro rodado tanto é utilizada para o pagamento dos motoristas carreteiros quanto dos empregados. Se a atividade desenvolvida é essencialmente a mesma, a forma de remuneração também é a mesma, ocorrendo também a subordinação à empresa. Assim, contratar caminhoneiro autônomo é grande vantagem para a empresa. As empresas no Brasil utilizam simultaneamente os dois tipos de motoristas: os empregados que conduzem a frota da empresa, e os motoristas autônomos, de acordo com os interesses da empresa contratante. E a demanda de mercado pode utilizá-los de modo flexível, de acordo com as variações do mercado de cargas.

Quando se comparam motoristas autônomos (que sempre foram importantes na estrutura de transporte de cargas no Brasil, mas que cresceram muito durante a década de 1990) com os motoristas empregados, consegue-se constatar que as condições de trabalho das duas categorias são muito próximas quanto ao perfil e até mesmo quanto ao rendimento. Descontados os gastos que ficam por responsabilidade do autônomo, apesar do rendimento superior deste, os rendimentos irão se aproximar e, desta forma, para as empresas os custos em utilizar serviços terceirizados se tornam vantagem, pois desfrutam da mesma qualidade de serviço, com os mesmos custos (aproximados) e com menor responsabilidade, para a contratante.

No Brasil, com o aperfeiçoamento dos caminhões as viagens tornaram-se mais longas, sendo condição comum a esses motoristas cruzarem o país com fretes de milhares de quilômetros. A atividade profissional para muitos dos caminhoneiros formou-se assim com aquisição de um caráter “transregional” em que esta especificidade tem de ser diretamente associada com a extensão das jornadas de trabalho.<sup>139</sup> A partir da década de 1970 houve a intensificação do uso do tipo de caminhão carreta, permitindo maiores remunerações nos

---

<sup>139</sup> VILAÇA, Marcos Vinicius. **Em torno da sociologia do caminhão**. 3. ed. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro; Niterói: Universidade Federal Fluminense/EDUFF/PROED, 1987, p. 11-16.

fretes devido à possibilidade da maior quantidade de carga transportada. Com esse modelo de caminhão de maior potência, passou-se a dispor de maior conforto com cabine mais espaçosa, com melhor visibilidade, melhor manuseio operacional e contendo cama em seu interior.

É importante para o motorista a possibilidade de preparar a própria refeição na “caixa” ou “gaveta” acoplada na carroceria dos caminhões, constituindo-se como uma pequena cozinha. Tal prática já faz parte de seu dia a dia de trabalho. Assim, ele dispensa a oferta de lugar para alimentar-se, safa-se do preço das refeições dos restaurantes, prepara sua comida com a qualidade por ele desejada, no tempo por ele controlado. Essa tarefa do preparo da alimentação pode associar o caminhoneiro com os carreteiros coloniais ou do século XIX, parecendo ser uma prática de longa data.<sup>140</sup>

A sabedoria popular dos motoristas pode ser identificada nas pinturas e mensagens das “frases de para-choques”. Estas mensagens podem ser consideradas como conformadoras de um “retrato psicológico dos motoristas”, indicando preferências, gostos ou expressando a individualização do trabalho nas estradas. Essa prática parece ter sido uma peculiaridade de caminhoneiros brasileiros, e tal “literatura rodoviária”, dada sua grande ocorrência, pode ser considerada como integrante de “folclore” nacional.<sup>141</sup>

Aspecto da profissão tem sido sua individualização quanto ao exercício cotidiano do trabalho ou no tempo rotineiro do dirigir. Situação que difere daquela tradicional da cooperação fabril em um mesmo local de trabalho comum aos trabalhadores industriais.

No contexto histórico do Brasil, o caminhoneiro passou a ter grande dependência em relação ao transporte rodoviário de cargas. Isto os condicionou a longos períodos longe de seus familiares e residência, com influência também em sua prática profissional. Essa vida de sacrifício, de longos períodos de solidão e sofrimento moral tem sido de grande importância para economia do país e para o conforto da população.<sup>142</sup>

O transporte rodoviário de cargas foi moldado pela grande concorrência entre os diversos tipos de empreendimentos em atividade, influenciando assim na oferta de trabalho irregular aos motoristas e pressionando a queda dos preços dos fretes. Nessa compreensão, constata-se que a concorrência de mercado se deu entre os autônomos, as pequenas e as grandes empresas no mercado de cargas, sendo refletida também nos interesses imediatos dos

---

<sup>140</sup> KAPRON, Rafael Antonio, op. cit., p. 63.

<sup>141</sup> GENTE nossa. **Boléia A Revista do Caminhoneiro**. Número 2. Rio de Janeiro: Bloch Editores S/A, 1980, p.36-38, *apud* KAPRON, Rafael Antonio, op. cit., p. 63.

<sup>142</sup> KAPRON, Rafael Antonio, op. cit., p. 63.

autônomos e dos motoristas empregados nessas empresas, pois ambos tiveram sua formação histórica marcada pela remuneração definida nos preços dos fretes.

No conjunto das características a que mais evidencia os trabalhos em transportes rodoviários de cargas é a existência das jornadas extraordinárias de trabalho. Os transportadores rodoviários de cargas sempre realizam a sua atividade cobrindo grandes distâncias e mesmo aqueles que não viajam muitos quilômetros trabalham horas a mais da jornada máxima permitida por lei. Isto é com certeza algo que se tornou indicativo da organização do trabalho dos motoristas. Quando alguém resolve ser motorista ou ajudante de caminhão (as duas ocupações com maior número de pessoas no segmento) sabe que terá pela frente jornadas de trabalho que vão além da legal, e o trabalho noturno também como parte de sua rotina.<sup>143</sup>

Com a introdução da logística como ferramenta importante nas empresas de transporte, pode-se esperar que estas necessitem de maior quantidade de pessoas na parte administrativa e na movimentação de carga. Contudo, a profissão que mais cresceu foi a de motorista e, não por acaso, continuou como a mais significativa.<sup>144</sup>

As formas de contratação dos motoristas de caminhão variam, mas tem como base a remuneração por quilômetro rodado, mais o volume de carga transportada e seu valor. Mesmo os motoristas que trabalham como empregados possuem remuneração calculada desta maneira. Uma questão fundamental neste debate é o modo pelo qual são estabelecidos os contratos de trabalho, que acabam por aproximar os empregados dos caminhoneiros autônomos.<sup>145</sup>

Ocorre, contudo, que não se pode deixar de destacar a influência das políticas públicas, nem das ações individuais e coletivas para enfrentar o desemprego e as mudanças nos padrões de competitividade na economia mundial, que levam à aceleração de mudanças tecnológicas, e, por conseguinte, à reorganização dos métodos de trabalho, à flexibilização das relações de emprego e das subcontratações para fazer frente às estratégias de logística das empresas.

Os fatos levantados e a análise empreendida não deixam dúvidas de que é correta a resposta dada às amplas mudanças impostas ao setor de transportes e seus impactos na utilização do motorista de caminhão. Este, independentemente de se encontrar na situação de

---

<sup>143</sup> KAPRON, Rafael Antonio, op. cit., p. 78.

<sup>144</sup> Ibidem, p. 80.

<sup>145</sup> Ibidem, p. 80.

emprego formal da empresa ou na de caminhoneiro autônomo, continua a ser um trabalhador subordinado a uma empresa transportadora, ou então de outra que o “terceiriza”.

A atividade que exerce o caminhoneiro autônomo é semelhante à dos motoristas contratados de forma permanente pela transportadora – agravada por formas de remuneração que acabam por representar custos menores para a empresa. Tudo isso permite concluir que o caminhoneiro autônomo continua sendo objeto das mesmas formas de controle e de monitoramento. A estratégia empresarial principal é o da utilização da força de trabalho de acordo com as demandas dos clientes. Quanto mais houver flexibilidade tanto melhor. Para os empregadores quanto mais semelhantes forem os caminhoneiros autônomos e os seus motoristas empregados tanto melhor.

Por fim, tem-se assim que o transporte rodoviário de cargas faz parte da história recente do Brasil, sendo marcado por uma grande diversidade de empreendimentos, de relações de trabalho e pela falta de uma efetiva regulamentação jurídica de suas operações. De modo que as reestruturações e as modernizações do setor ocorreram acompanhando o contexto do país, implicando também em mudanças na organização do trabalho dos motoristas.

O desenvolvimento do país e as gritantes crises do setor, bem como as atuações marcantes dos órgãos fiscalizadores pressionaram para implementar a regulamentação da profissão de motorista. Eles, os motoristas, praticamente carregam o país “nas costas”. Assim, tudo deve ser feito para acabar com a violência no trânsito, com a insegurança das estradas, e para garantir melhores condições de saúde e lazer a esses trabalhadores.

## **2.2 Sindicalismo do setor**

No primeiro capítulo, abordou-se a importância e o significado do trabalho. Discorreu-se sobre a união dos trabalhadores, destacando a importância dos sindicatos para a conquista de melhores condições de trabalho, de forma a afastar a exploração de mão de obra que, lamentavelmente, até hoje permeia a nossa sociedade.

Desde que foi instituída a estrutura sindical corporativa no Brasil, na década de 1930, sob o controle do Estado, o poder de negociação e de prestar assistência aos trabalhadores de uma mesma categoria passou a ser monopólio de um único sindicato. Sendo assim, não é de estranhar que boa parte dos sindicatos mais antigos tenha surgido nessa época, como é o caso dos Sindicatos dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos, dos sindicatos dos condutores de Campinas, Santos, São Paulo e Jundiaí. Todos eles foram constituídos na

década de 1940 e existem ainda hoje. Esses sindicatos pretendem representar o conjunto da categoria dos trabalhadores em transporte da respectiva cidade e região, não levando em consideração o modo como hoje se transportam cargas ou pessoas, nem se os trabalhadores exercem funções de administração, manutenção ou de condução dos veículos, e muito menos se os tipos de veículos que dirigem faz diferença para sua remuneração.<sup>146</sup>

A partir do final dos anos 1980 ocorreu o ressurgimento do sindicalismo combativo, iniciado no ABC paulista. Várias categorias profissionais começaram a participar de um movimento de renovação das direções e, principalmente, da luta por reposição salarial. Os trabalhadores em transporte também tiveram um papel destacado nas lutas sindicais dos anos 1980, principalmente nos grandes centros urbanos – com a participação fundamental dos empregados do setor de transporte de passageiros. A mobilização dos trabalhadores do transporte rodoviário de carga realizada em grandes empresas não foi exceção naquele momento. As pautas de reivindicações e as negociações coletivas dos empregados do transporte de carga se intensificaram. Não é por acaso que o Sindicato das Empresas do Transporte Rodoviário de Carga e Logística de Campinas e região (SINDICAMP) foi fundado em 1983, e outros sindicatos patronais do transporte rodoviário se organizaram regionalmente nesse mesmo período, juntamente com o processo de redemocratização da sociedade brasileira. Para apresentar as coisas de maneira simplificada, pode-se dizer que os patrões do transporte começaram a organizar sindicatos regionais para melhor discutir com os trabalhadores, que nesse período retomam suas reivindicações, principalmente as salariais.<sup>147</sup>

Os anos 1990 representam uma reorientação na atuação dos sindicatos. É bem verdade que, num quadro de forte recessão econômica, o sindicalismo teve que se adaptar a essa realidade. Um dos elementos mais visíveis dessa adaptação é a diminuição na frequência das greves: o desemprego, somado precarização das condições de trabalho, fez com que o sindicatos passassem de uma posição ofensiva para uma posição defensiva.<sup>148</sup>

A partir da Constituição de 1988, o número de sindicatos cresceu constantemente, construindo no Brasil, o que se chama de Sistema híbrido <sup>149</sup>, que manteve a unicidade sindical ao mesmo tempo em que possibilitou a existência de sindicatos por categoria profissional em uma mesma empresa, além de propor o fim do reconhecimento oficial por parte do Ministério do Trabalho.

---

<sup>146</sup> SANTOS, Moysés Moreira, op. cit., p. 93.

<sup>147</sup> SANTOS, Moysés Moreira, op. cit., p. 94.

<sup>148</sup> Ibidem. p. 94.

<sup>149</sup> TEIXEIRA JÚNIOR, João Regis. **Convenção Coletiva de Trabalho: Não Incorporação aos Contratos Individuais de Trabalho**. São Paulo: LTr, 1994, p. 27.

Nos sindicatos dos transportes – tanto dos empregadores, como dos empregados e dos autônomos – o que se viu foi uma divisão, primeiramente entre os dos transportes de passageiros e de cargas. Outras divisões também puderam ser constatadas, como a organização de sindicatos representando os empregados em escritório e os de manutenção. Outros exemplos são a divisão entre os motoristas de caminhão de produtos perigosos e os demais, ou entre trabalhadores de escritório e os de manutenção das empresas de transporte de carga, convivendo no mesmo local de trabalho com sindicatos de motoristas empregados autônomos.<sup>150</sup>

Deste modo, este novo mosaico na representação dos trabalhadores – que, é bom que se lembre, não é exclusivo do setor dos transportes – é o que se tem pela frente para tentar compreender o sindicalismo nos transportes. Até o presente momento, e tendo em vista que a legislação que define este sistema híbrido não é totalmente clara e objetiva, encontram-se disputas políticas e judiciais a respeito da representação dos empregados. Ao nosso juízo, essa é mais uma das questões que, além de favorecerem a pulverização, fortalecem ainda mais os empregadores quando da negociação coletiva. Esta pulverização – mais de um sindicato representativo no interior de uma mesma empresa – desloca-se da realidade econômica das empresas, na qual se estrutura o setor de transporte. As empresas procuram diversificar os seus serviços e transportar os mais diferentes tipos de carga, lançando mão de frota própria ou terceirizada. Convém lembrar que, para a empresa, a lucratividade sempre vem em primeiro lugar. Enquanto isso, os empregados desentendem-se em disputas políticas sem fim, pulverizando suas ações e se enfraquecendo. Muitas dessas entidades se tornaram famosos como “sindicatos de carimbo”, que não servem aos interesses dos seus representados. Um exemplo disso se constata na entrevista com Osvaldo Alberto<sup>151</sup>: O sindicato não fecha acordos coletivos com as empresas, não participa da negociação coletiva e nem interpõe dissídio coletivo. A sobrevivência do sindicato se dá do “pingadinho”, pois há firmas que repassam a contribuição dos trabalhadores para o sindicato. Demonstra-se que a preocupação do sindicalista, deste sindicato fundado em 1996, é muito mais com os recursos que recebe do que com a negociação e o fortalecimento das reivindicações relacionadas aos interesses dos trabalhadores.<sup>152</sup>

---

<sup>150</sup> SANTOS, Moysés Moreira, op. cit., p. 95.

<sup>151</sup> Diretor Secretário do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas de Campinas e Região – Entrevista realizada em janeiro 2007, realizada por SANTOS, Moysés Moreira. Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadoras e sindicalismo a partir dos anos 1990. 2007. 178 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil, p. 96.

<sup>152</sup> SANTOS, Moysés Moreira, op. cit., p. 96.

Questão central sobre o sindicalismo no setor de transporte é saber quem representa quem. A partir Constituição de 1988, ficou mais difícil definir a representação dos trabalhadores, em razão dos muitos sindicatos criados. Nos transportes, foram encontrados muitos espaços para organizar novos sindicatos, desde a tradicional divisão de base territorial até discussões sobre a criação de sindicatos em segmentos específicos da categoria, como, por exemplo, o Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário Intermunicipal, Interestadual, Internacional, Setor Diferenciado e Empregados em Escritório das Empresas de Transportes e de São Paulo, uma divisão dos sindicatos dos motoristas de São Paulo em 1995.<sup>153</sup>

Outra questão que pode contribuir para esta proliferação de sindicatos no transporte rodoviário é o isolamento dos motoristas durante a sua jornada de trabalho. Este isolamento em viagens faz com que os trabalhadores tenham menor oportunidade de se encontrar e trocar informações e de fato conseguir se organizar. Os motoristas trabalham dispersos, diferente do que ocorre numa fábrica ou empresa onde todos entram e saem ao mesmo tempo e trabalham no mesmo local. Isso não ocorresse dá no transporte de carga, o que deixa os dirigentes sindicais mais afastados dos representados, e os trabalhadores cobrando menos pela atuação dos sindicalistas.<sup>154</sup>

Pois bem, no setor de transporte, inicia-se tratando da década de 80, em razão da mescla de duas novas formas de produção industrial: com o fordismo/taylorismo e com o toyotismo houve sensível redução do operariado e, antagonicamente, ampliação do setor de serviços, heterogeneização da classe trabalhadora e a subcontratação.<sup>155</sup>

Os motoristas de emprego assalariado tiveram sua formação sindical, de modo geral, contemplada como trabalhadores do transporte rodoviário, variando entre o transporte coletivo de passageiros e o do transporte de cargas e/ou mercadorias. Foi comum este tipo de sindicato formar representação nas diferentes profissões, como os motoristas de caminhão e os de ônibus, sem haver distinção entre o que seria o trabalho rodoviário e o trabalho restrito ao transporte municipal ou mesmo quando do transporte interestadual e internacional.

Santos aponta o crescimento desses sindicatos no país a partir da década de 1930, seguindo a norma legal de existência de sindicatos representativos de “trabalhadores de uma mesma categoria”, geralmente tendo a designação de sindicato de “condutores”.<sup>156</sup>

---

<sup>153</sup> SANTOS, Moysés Moreira, op. cit., p. 98.

<sup>154</sup> Ibidem, p. 100.

<sup>155</sup> Entende aqui como subcontratação a expansão do trabalho parcial, temporário, terceirizado, informal, entre outros.

<sup>156</sup> SANTOS, Moysés Moreira, op. cit., p. 95.

Em relação à permanência da representatividade nos sindicatos de trabalhadores empregados, já se teceram comentários na seção anterior. Santos, analisando sindicatos do Estado de São Paulo, verificou fragmentações com formações de novas entidades diferenciadas entre as dos sindicatos de passageiros e os de carga. O autor identificou, na questão da base territorial, desmembramentos que ocasionaram a organização de novos sindicatos de base municipal ou mesmo a formação de sindicatos de ofícios específicos, como no caso dos motoristas de “cargas perigosas”.<sup>157</sup>

Sem ter o intuito de generalizar um padrão nacional quanto a essas modificações da representação sindical dos empregados, destacam-se, pelo menos entre alguns dos sindicatos do Rio Grande do Sul e alguns se São Paulo, iniciativas diferenciadas, que, no caso paulista, acompanharam a tendência anteriormente verificada nos sindicatos empresariais e dos autônomos, com fragmentação maior de representatividade.

Os sindicatos dos trabalhadores empregados se unificam na primeira década do século XXI ou na Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre (CNTTT) surgida em 1953<sup>158</sup> ou na Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre – da Central Única dos Trabalhadores (CNTT-CUT) fundada em 1989.<sup>159</sup>

Os motoristas autônomos, na sua formação sindical, tiveram suas entidades registradas em âmbito nacional, com a abrangência profissional dos motoristas de caminhão e dos motoristas de taxi. Este foi o tipo do Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários, os SINCAVER. Como exemplo, pode ser citado o Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de Pelotas, que teve reconhecido seu direito à “representação legal” em 1974, como sindicato da “categoria econômica dos condutores autônomos”, com ampliação de sua base territorial para o âmbito regional a partir de 1986.<sup>160</sup>

Constata-se a tendência, a partir da década de 1980, dissolver esse tipo de organização e partir para a formação dos Sindicatos de Caminhoneiros, conhecidos como os SINDICAM, exclusivos da profissão dos caminhoneiros autônomos. É exemplo disso o Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo (Sindicam-SP) formado em 1987 e o Sindicato dos Transportadores autônomos de Bens de Rio Grande no Rio Grande do Sul (Sindicam) formado em 2000.<sup>161</sup>

---

<sup>157</sup> SANTOS, Moysés Moreira, op. cit., p. 94.

<sup>158</sup> Ibidem, p.150.

<sup>159</sup> Ibidem, p. 150.

<sup>160</sup> KAPRON, Rafael Antonio, op. cit., p. 141.

<sup>161</sup> KAPRON, Rafael Antonio, op. cit., p. 142.

Esses novos sindicatos mantiveram a representação em diferentes cidades, com abrangência estadual, portanto. É o caso do Sindicato do Transporte Rodoviário Autônomo de Bens do Estado de Minas Gerais (Sindicam de MG) criado em 2009. No país, tendência comum é de os sindicatos dos motoristas autônomos se reorganizarem separando-se dos sindicatos de taxistas.<sup>162</sup>

Até pelo menos os anos 1980, os sindicatos de autônomos se faziam representar na Federação Nacional dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários (Fencavir) existente desde 1953 e que representava caminhoneiros e taxistas. (FENCAVIR, 1983). A mesma tendência de desmembramentos se verifica nos últimos anos com o surgimento de novas federações com expansão em vários estados, como e o caso da Federação Interestadual dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens (FENACAM), que recebeu sua “carta sindical” em 2004. Outro exemplo a registrar é o da Federação dos caminhoneiros Autônomos dos Estados do RS e SC (FECAM), com existência a partir de 2011.<sup>163</sup>

Um aspecto da nomenclatura usada para FENCAVIR era a de se referir ao caminhoneiro autônomo chamando-o de “carreteiro autônomo”. Assim o nome “carreteiro” para a entidade contemplava apenas o caminhoneiro autônomo, podendo gerar situações de confusão, pois “carreteiro” pode muitas vezes, como na definição institucional, abranger os motoristas empregados (FENCAVIR, 1983).<sup>164</sup>

Santos caracterizou os caminhoneiros autônomos pela forma expressiva de sua “organização”, ocorrida “por fora da estrutura sindical oficial” e qualificou as outras “entidades de representação” como “entidades de auxílio mútuo”, variando entre associações ou cooperativas. De modo que, com tal constatação, se poderia ainda inquirir que essa coexistência entre entidades sindicais oficiais e não oficiais seria um dos elementos para explicar a pouca unidade das ações reivindicativas desenvolvidas pelos caminhoneiros.<sup>165</sup>

Ainda outra associação é a dos motoristas autônomos e o empresariado do transporte rodoviário de cargas que se encontram na Confederação Nacional do Transporte (CNT) fundada em 1954, entidade que passou a agregar as representações dos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, lutando também por melhores condições de trabalho nessas modalidades.

---

<sup>162</sup> Ibidem, p. 142.

<sup>163</sup> KAPRON, Rafael Antonio, op. cit. Citando (FECAM, 2011) Disponível em: <http://www.fecamrs.com.br>. Acesso em: 27.11.2011.

<sup>164</sup> KAPRON, Rafael Antonio, op. cit., p.143.

<sup>165</sup> SANTOS, Moysés Moreira, op. cit., p. 102.

Conforme ensina a Professora Doutora Mirta G. Lerena Manzo de Misailidis:

À luz do exposto, podemos inferir que o sindicalismo se encontra numa encruzilhada no que diz respeito a uma série de questões que pareciam resolvidas no período constitutivo, mas que hoje se encontram novamente em discussão. Entre essas questões, estão aquelas que se relacionam com a capacidade de representação dos trabalhadores que se encontram no mercado informal de trabalho: trabalho temporário, enxugamento de mão-de-obra, aumento de produtividade, depreciação de salários, etc. Entretanto, além dessa política orientada para a flexibilização dos direitos trabalhistas, o sindicato deve enfrentar outro desafio, não menos importante, que consiste na mudança dos processos de produção, do processo de terceirização e das novas técnicas gerenciais. E, finalmente, a formulação de um novo discurso ideológico que permita articular demandas muito dispersas e que, por sua vez, incorpore uma visão de futuro à ação sindical.<sup>166</sup>

### 2.2.1 A greve de 1999 e seus reflexos na categoria

Em 1999, o Brasil assistiu a uma das maiores greves do setor de transporte, com paralisação geral dos caminhoneiros, responsáveis por quase 70% de todo o transporte de cargas no país. A revolta desses profissionais aguçou a crise econômica e estampou a dura realidade dos caminhoneiros com seus graves problemas nas estradas brasileiras.

Conforme assinala Scaramella:

Esses trabalhadores estão inseridos em um processo social marcado pelas dificuldades econômicas e estruturais do transporte – processo que a greve trouxe à tona – que afetam diretamente suas vivências, trazendo, como consequência novos moldes sob os quais a profissão se dá.<sup>167</sup>

Indubitavelmente a greve projeta no plano social a experiência dos caminhoneiros e de qualquer categoria que se mobiliza.

O Movimento União Brasil Caminhoneiros, que reúne os principais sindicatos regionais da categoria, organizou, neste ano de 1999, protesto contra o alto preço do pedágio, a falta de segurança e má conservação das estradas do país. Os manifestantes que participaram do movimento denominado “Uma questão de sobrevivência” bloquearam as principais rodovias em 14 Estados, como Bahia, Paraná, Rio Grande do Sul, Rio e São Paulo. Eles reivindicavam ainda a revisão de multas aplicadas após a entrada em vigor do novo Código de

<sup>166</sup> MISAILIDIS, Mirta Lerena de. **Os desafios do sindicalismo brasileiro diante das atuais tendências**. São Paulo: LTr, 2001. P. 184

<sup>167</sup> SCARAMELLA, Maria Luisa, op. cit., p. 7.

Trânsito. Segundo o presidente da entidade, Nélio Botelho, 1,5 milhão de caminhoneiros aderiram à greve, deflagrada por tempo indeterminado. (...) <sup>168</sup>

Anunciada pela mídia como movimento, a greve conseguiu adesão de um milhão e meio de caminhoneiros e foi considerada uma das mais longas de que já se teve notícias no Brasil e evidenciou a dependência do país em relação ao transporte rodoviário de carga. <sup>169</sup>

Algumas reportagens mostraram que o Brasil tem uma dependência excessiva de caminhões. Em uma delas, o Centro de Estudos em Logísticas do Instituto de Pós-Graduação em Administração (Coppead) da Universidade do Rio de Janeiro, afirmou-se que o Brasil depende excessivamente do transporte de cargas rodoviário, com sua fragmentação e desregulamentação, tendo alto grau de ineficiência, pois os motoristas têm jornada excessiva de trabalho, o diesel é poluente, a frota de veículos é velha e há uma guerra que deturba os preços de mercado. <sup>170</sup>

Graças a esse importante movimento paredista, em 30.07.1999, o governo cedeu a algumas reivindicações dos caminhoneiros e se comprometeu a estudar o setor e engajar esforços para melhorar a vida desses trabalhadores, Nesse acordo, o governo comprometeu-se a enviar ao Congresso Nacional um projeto de lei que estabelecesse condições específicas para modificar os critérios de pontuação do Código de Trânsito, segundo a mídia jornalística, bem como a resolver outras questões observadas por Scaramella:

O governo queria que o Congresso discutisse a questão da pontuação e em que medida do motorista profissional deveria ou não ter o mesmo tratamento de um motorista comum. Além disso, o Ministério dos Transportes garantiu que suspenderia o aumento dos pedágios nas rodovias federais e o aumento do óleo diesel por tempo indeterminado. Outro item cedido foi a suspensão da obrigatoriedade da pesagem dos caminhões nas balanças rodoviárias por sessenta dias. O ministério propôs rever a sistemática de aferição ao longo desses sessenta dias e o último dos acordos foi, segundo os jornais, a criação de um grupo de trabalho formado por representantes dos caminhoneiros, do governo e de entidades patronais para examinar, no prazo de noventa dias, as reivindicações e apresentar soluções. <sup>171</sup>

Segundo Ivani Rosa:

A greve deflagrada em 1999 ficou conhecida como uma das mais expressivas no setor de transportes, por ter conseguido a mobilização de caminhoneiros em quase todo o país, congestionando vias e ameaçando o abastecimento de produtos em diversas cidades.

<sup>168</sup> O Estado de São Paulo – 27.07.1999, apud SCARAMELLA, Maria Luisa, op. cit., p. 8.

<sup>169</sup> SCARAMELLA, Maria Luisa, op. cit., p. 74.

<sup>170</sup> SCARAMELLA, Maria Luisa, op. cit., p. 73.

<sup>171</sup> SCARAMELLA, Maria Luisa, op. cit., p.74.

Supermercados, armazéns de férias, viram seus estoques escassearem consideravelmente em questão de vinte e quatro horas, postos de gasolina focaram com suas bombas vazias e algumas grandes indústrias foram obrigadas a parar as máquinas, por falta de matéria prima.

Nas principais rodovias [...] presenciavam-se engarrafamentos quilométricos, que impediam o tráfego mesmo daqueles que não se propunham a aderir ao movimento.  
172

Pelas repercussões indicadas, se contextualiza o papel dos transportes na economia, seja no rápido desabastecimento de mercadorias ou nos congestionamentos expressos através dos bloqueios de estradas.

A iniciativa partiu do dirigente sindical Nélio Botelho, presidente do Movimento União Brasil Caminhoneiro, do Rio de Janeiro, que enviou cartas para diversas entidades de todo o Brasil, pregando panfletos nos postos de gasolina e recorrendo a programas de rádio, que é o meio de comunicação mais utilizado pelo motorista, conclamando os caminhoneiros, mesmo os não associados, a participarem do movimento. O resultado foi o bloqueio simultâneo das estradas em todo o país [...] Para os manifestantes, todos os caminhoneiros tinham sido avisados da greve. Nesse caso, quem não quisesse participar, deveria ficar em casa.<sup>173</sup>

Segundo Ivani Rosa a “pauta de reivindicações” possuía três pontos principais: a redução das tarifas de pedágio, a aprovação de uma lei que regulasse o cálculo de frete e garantisse o reembolso de despesas, como alimentação, pagamento de pedágios e gastos com manutenção dos veículos durante a viagem, e exigências na alteração do Código de Trânsito brasileiro, no que dizia respeito à perda de pontos na carteira de habilitação. A autora ainda destacou outras exigências, como melhoria nas condições das estradas, segurança e diminuição no preço do óleo diesel.<sup>174</sup>

As principais estradas foram desbloqueadas após acordo firmado com o governo, com algumas concessões. Em relação às tarifas de pedágio, não houve redução, mas ele se comprometeu a suspender novos aumentos. Para as multas estabelecidas pelo novo código de trânsito, declarou que seria enviado ao Congresso Nacional um projeto de lei para modificar o critério de pontuação das infrações dos caminhoneiros. Em relação às outras reivindicações, prometeu criar um grupo de estudos para discuti-las.<sup>175</sup>

---

<sup>172</sup> ROSA, Ivani. **Trilhando caminhos e perseguindo sonhos**: Histórias e memórias de caminhoneiros. 2006, 206 f. Dissertação (Mestrado em História) – programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Uberlândia, Minas Gerais, Brasil, p. 89-90.

<sup>173</sup> ROSA, Ivani. **Trilhando caminhos e perseguindo sonhos...** p. 90-91.

<sup>174</sup> Ibidem, p. 90-91.

<sup>175</sup> Ibidem, p. 93.

A autora ponderou não ter havido consenso no movimento grevista sobre essas negociações encaminhadas com o governo, ocorrendo dissidências e ações contrárias a partir de alguns sindicatos de autônomos que ainda por mais alguns dias realizaram “focos localizados” de “protestos”.

Scaramella comentou que, ao iniciar as negociações com o governo federal, os caminhoneiros grevistas desencadearam disputas pela representação da categoria, e que Nélio Botelho foi escolhido para falar ao ministro na reunião com representantes da categoria, o que desde então gerou dissidência no movimento como a de José Natan, o então presidente da União Brasileira dos Caminhoneiros.<sup>176</sup>

A autora considerou a greve, no fundamental, como de autônomos, um “locaute” como paralisação de proprietários, fossem esses autônomos, donos de pequenas frotas ou transportadoras. Ponderou ter sido um movimento de base a partir de entidades e organizações diversas, citando ainda que durante as negociações com o governo participaram a Confederação Nacional do Transporte e a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística, e que elas, “embora fossem contra as paralisações, achavam justas as reivindicações”.

Tal situação pode ser confirmada pelas listas das pautas de reivindicações, pois tais cobranças uniram interesses tanto de autônomos como de proprietários das empresas de transporte rodoviário de carga. Ficou patente que o centro das críticas foi apenas o governo. Ressalte-se que na pauta de negociação não há sinais de busca para estreitar as relações internas das empresas. Constatou-se ainda uma fragmentação nos interesses dos caminhoneiros. O movimento grevista desencadeou-se a partir das iniciativas políticas de autônomos e de empresários, sem ter os caminhoneiros empregados como protagonista. Mais uma vez, a greve, no fundamental, foi dirigida pelos caminhoneiros autônomos, sem no entanto desconsiderar as possíveis adesões dos empregados.

Apesar do fracasso desse movimento, a ideia de alterar as características das greves, com, por exemplo, o não bloqueio da entrada, foi bem aceita pelos caminhoneiros.

Para muitos, a tática de interromper o trânsito nas rodovias não funciona mais como no passado, porque hoje os autônomos não são mais tão numerosos e, para que um movimento causasse impacto, seria necessário que os caminhoneiros se unissem, mas o retorno dessa união entre eles é praticamente impossível, já que estabeleceram entre si uma relação onde impera a concorrência e o individualismo.<sup>177</sup>

---

<sup>176</sup> SCARAMELLA, Maria Luisa, op. cit., p. 65-71.

<sup>177</sup> ROSA, Ivani, op. cit., p. 94.

Ainda se pondera que as iniciativas se deram apenas nas regiões de base sindical. Mesmo assim, a greve significou o momento maior da organização grevista com expressão nacional, seja pela quantidade de participantes ou, indiretamente, de outros envolvidos, contabilizando cerca de um milhão e meio de caminhoneiros, ou ainda pela repercussão que teve a interrupção das atividades de trabalho.<sup>178</sup>

Quanto às formas de manifestação, a greve demonstrou, na prática, ter sido a principal das mobilizações dos caminhoneiros. A bibliografia cita a existência de orientações para os não trancamentos, bem como orientações para se ficar em casa.

Considera-se que esse movimento grevista foi um dos maiores e com maior repercussão no país, a tal ponto de o então governo de Fernando Henrique Cardoso ameaçar desobstruir as estradas através da intervenção do Exército. A listagem dos eventos grevistas, das manifestações e protestos diversos aponta participação maior dos caminhoneiros autônomos, que apresentaram suas próprias reivindicações, bem como aquelas que também interessavam ao conjunto do transporte rodoviário de cargas. Dessa forma as mobilizações dos autônomos foi além dos seus próprios interesses imediatos, como nos questionamentos sobre a segurança nas estradas, sobre pedágios ou preços dos fretes, o que abrange todo o setor de autônomos, patrões e empregados. Assim as iniciativas dos autônomos podem ser identificadas como atuação da liderança de todo o setor.<sup>179</sup>

As diversas reivindicações listadas nas greves apontam questões gerais e questões estritas, estas últimas destacadas nas pautas reivindicadas e nos acordos feitos pelo sindicatos dos caminhoneiros empregados. Verifica-se que as relações de trabalho estavam restritas às relações entre empregados e seus patrões, enquanto as pautas dos autônomos englobaram as questões gerais do transporte rodoviário de cargas e as críticas dirigidas ao governo. Em comum com os trabalhadores caminhoneiros, e algumas vezes com as empresas de transporte, esteve o item que parece ter sido o principal da pauta, ou seja, a reivindicação em torno dos preços dos fretes.<sup>180</sup>

Nos protestos dos caminhoneiros empregados, fica mais evidente a contradição entre capital e trabalho, manifestada expressamente nas questões salariais e opondo empresários capitalistas e trabalhadores proprietários. Porém, a intensa concorrência do mercado de trabalho, as especializações por tipo de caminhão e de cargas, os altos índices de trabalho informal e em pequenas empresas e a fundamental fragmentação ocasionada pelo salário por

---

<sup>178</sup> KAPRON, Rafael Antonio, op. cit., p. 178.

<sup>179</sup> KAPRON, Rafael Antonio, op. cit., p. 178.

<sup>180</sup> Ibidem, p. 179.

peça que impulsiona a concorrência, são fatores que devem ser considerados como inibidores da ação política organizadora e mais unitária dos caminhoneiros empregados. Parece assim ter havido a predominância de movimentos organizados pelos autônomos que, como já foi indicado, tiveram pautas mais abrangentes e diferenciadas.<sup>181</sup>

Por fim, têm de ser mais uma vez ressaltadas algumas condições panorâmicas do setor, como os sindicatos e demais entidades diferenciados para autônomos e para os empregados potencializando a fragmentação nas ações reivindicativas, a baixa sindicalização do setor e a grande diversidade de entidades, como sindicatos, associações, cooperativas e entidades paralelas muitas vezes ainda segmentadas por tipo de transporte que tem atuado como representação política dos caminhoneiros.<sup>182</sup>

Assim, a citada greve também possibilitou analisar a falta de representatividade dos caminhoneiros, uma vez que esse movimento foi encampado pelo “Movimento União Brasil Caminhoneiros” representado por Nélio Botelho. Em razão de o governo não ter cumprido seu compromisso, sindicatos independentes se articulavam para uma nova greve. Segundo a Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Carga (ANTC), a greve da categoria se deu principalmente devido à adesão individual dos caminhoneiros, que estavam insatisfeitos com a sua situação e condição de trabalho e isso voltaria a acontecer independente da opinião das lideranças.<sup>183</sup>

Outro líder – presidente do Sindicato da União Brasileira dos Caminhoneiros José Natan Emídio Neto fomentou a possibilidade de nova paralização, contrariando as orientações de Nélio Botelho, que dizia estar desenvolvendo exitosa negociação com o governo. Após o fim da greve liderada pela MUBC, houve uma grande explosão de federações e sindicatos dos caminhoneiros reivindicando para si a representatividade da categoria.<sup>184</sup>

Importante ressaltar que o setor de transporte rodoviário é responsável por cerca de 61,5% da distribuição nacional de cargas; abarca 2,5 milhões de trabalhadores e representa 7% do produto interno bruto. Existem cerca de 900 mil registros de transportadores rodoviários de cargas, divididos entre autônomos, empresas e cooperativas, concentrando uma frota de aproximadamente 1,7 milhões de caminhões.<sup>185</sup>

No contexto das relações econômicas e de trabalho foi aplicado pelo Estado um novo modelo de intervenção pública a partir da formação das agências reguladoras e a privatização

---

<sup>181</sup> Ibidem, p. 179.

<sup>182</sup> KAPRON, Rafael Antonio, op. cit., p. 179.

<sup>183</sup> SCARAMELLA, Maria Luisa, op.cit. p. 75.

<sup>184</sup> Ibidem, p. 77.

<sup>185</sup> Dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e da Associação Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Disponíveis em: [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br) e [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br) Acesso em: julho de 2012.

das rodovias – ANTT, Agência Nacional dos Transportes Terrestres e DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes.<sup>186</sup>

Numa situação como a dos trabalhadores em transportes rodoviários de cargas, a alternativa que se põe para o movimento sindical dos transportes passa pela unificação das suas reivindicações, com a construção de articulações nacionais entre os mais diferentes sindicatos, com participação do Ministério Público do Trabalho, para que atue de forma a garantir melhores condições laborais. E, no caso em que isso ocorra, é necessário estabelecer, por conta das próprias entidades sindicais, uma política que defina a melhor forma de representação por meio da qual os sindicatos possam falar em nome dos trabalhadores.

Apontou-se, no primeiro capítulo, que hoje a entidade sindical, em qualquer grau, deve ser dirigida por pessoas com capacidade técnica e intelectual o bastante para, ao sentar-se numa mesa de negociações, ter condições de avaliar a qualidade da pauta, comprovando a sua real possibilidade, já que pedir sem comprovar acaba por esvaziar a possibilidade de sucesso de uma reivindicação.

Não obstante, no âmbito das relações coletivas de trabalho, as perspectivas e possibilidades de implementação da ampliação do campo de regulação e atuação do Direito do Trabalho também são naturalmente perceptíveis. Aliás, mais que isso, não rara é a experiência extraída das negociações coletivas que informa e fomenta a edição de normas tutelares do trabalho humano.

A negociação coletiva pode exercer significativo auxílio nesse ambiente, influenciando e disciplinando direta ou indiretamente o capítulo das modificações substanciais das condições de trabalho e sua aplicação e utilização adequada no curso da execução do contrato individual de trabalho.

Doutra banda, deve-se prosseguir uma constante formação, qualificação e aperfeiçoamento profissional do trabalhador, o que lhe proporcionará a devida maturidade para perceber uma eventual tentativa de precarização de sua capacidade laborativa, sugerindo e exigindo, inclusive, mecanismos, no bojo das cláusulas contratuais, que garantam os seus direitos e dignidade.

Com a adoção dessas medidas didáticas e profiláticas, que não são estanques, pensa-se que a negociação coletiva pode auxiliar, com grande proveito, as faculdades modificativas das relações individuais de trabalho, fomentando inclusive a alteração das modalidades de

---

<sup>186</sup> BRASIL. Lei n. 10.233, de 05 de junho de 2001. Disponível em: [HTTP://www2.planalto.gov.br](http://www2.planalto.gov.br). Acesso em: 24.04.2012.

execução do trabalho humano no curso do pacto laboral, atendendo às conveniências emergentes ou duradouras de trabalhadores e empresários.

Por derradeiro, no próximo capítulo serão tratados aspectos da Lei n. 12.619/2012 e como toda a sociedade pode lançar mão da referida legislação, para maior segurança nas estradas.

### 3 - A LEI N.12.619/2012

#### 3.1 - A interação da sociedade e de seus atores sociais para a implementação de um transporte seguro

Antes de adentrar a nova legislação regulamentadora, importante destacar que todo sistema social compreende um conjunto de símbolos, valores e normas que dá sentido e orienta as ações dos indivíduos na satisfação de suas necessidades. Da mesma forma, a vida em sociedade exige o cumprimento de normas para haver harmonia e entendimento entre seus integrantes. Diariamente, cumprem-se normas e regras, mesmo que inconscientemente, seja por imposição do Estado, seja por exigência da sociedade, ou mesmo, em razão de valores, costumes e crenças que se incorporam ao longo da vida.

No Capítulo 1, considerações foram feitas sobre a “concertação social” e agora, a ela se retorna, com a necessária harmonização social como forma de um processo por meio do qual o indivíduo aprende a ser membro da sociedade. Tal processo é designado pelo nome de socialização. A socialização é a imposição de padrões sociais à conduta individual <sup>187</sup>. Os padrões impostos durante o processo de socialização são relativos. Dependem de características individuais dos agentes socializadores e dos vários grupos a que pertencem esses agentes. Dependem, também, da circunstância de pertencer à classe média ou à classe operária, por exemplo.

Nas sociedades modernas contemporâneas, o trânsito é um elemento fundamental como fator de convivência humana à medida que representa um sistema ou organização social que envolve indivíduos, grupos, classes, interesses e conflitos. A questão do trânsito interessa diretamente a todos dada a constante necessidade de locomoção e circulação pelas vias públicas. Na busca pelo espaço, as pessoas demandam prioridade ignorando as demais e isso torna o trânsito um espaço relacional de conflito.

Nessas condições, pode-se observar a dificuldade notória do pedestre, que logicamente se torna vulnerável, com incapacidade de defesa ante o poder dos motoristas. Entre os próprios motoristas, há diferença de poder, de afirmação e de domínio. Os condutores de veículos maiores tentam impor suas prioridades em detrimento dos condutores dos veículos de menor porte. Não raramente, percebem-se conflitos entre categorias de condutores de veículos diferentes, por exemplo, caminhões e ônibus *versus* automóveis,

---

<sup>187</sup> BERGER, Peter L. e BERGER Brigitte. **Sociologia e Sociedade**. In: Foracchi, Marialice M. e Marins, J.S.São Paulo. ITC Editora, 1994, cap. 12, p. 165.

motocicletas e bicicletas. Condutores de automóveis *versus* condutores de motocicletas e de bicicletas e assim por diante. Percebem-se, ainda, disputas entre categorias de condutores, conforme posições que ocupam no trânsito, como os motoristas profissionais de ônibus, caminhões e táxis em confronto com motoristas particulares de automóveis e condutores de motocicletas, bicicletas e, ainda, com pedestres.

O meio pelo qual se levam as pessoas a se comportarem no trânsito de forma socialmente aprovada é o controle social, cujo elemento básico é a socialização. A socialização ocorre mediante assimilação de valores, crenças e normas e da incorporação de hábitos e comportamentos decorrentes das normas e regras estabelecidas no meio da sociedade e que levam os indivíduos a se comportarem de maneira desejável.

Além da socialização, outra maneira de controle social é a imposição de sanções, por meio de punições e recompensas. As punições e recompensas compõem um conjunto de sanções negativas e positivas que se torna efetivo à medida que os indivíduos baseiam suas ações no cálculo das recompensas e das punições previstas para o cumprimento das normas sociais e, além disso, acreditam na legitimidade das regras – cujo sentido subjetivo é atribuído pelo indivíduo - socialmente impostas. As sanções negativas são mais evidentes que as sanções positivas. Podem ser formais (códigos e ritos) ou informais (ostracismo, “gelo”), entre outras formas de punição comunitária. As sanções positivas também podem ser formais (códigos e ritos) ou informais - promoções, elogios, etc.<sup>188</sup>

Dentre as regras formais apresentam-se o Código de Trânsito Brasileiro - CTB - e uma infinidade de resoluções, regulamentos e deliberações, mecanismos pelos quais os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito exercem autoridade de Estado. O CTB é a Lei n. 9.503, de 23.09.1997, que proporciona instrumentos e condições para que o processo de circulação de bens e pessoas através do espaço físico, tanto rural como urbano, se desenvolva dentro de padrões de segurança, eficiência, fluidez e conforto.

Conforme observado no Capítulo II, o Brasil praticamente abandonou a malha ferroviária, fazendo do transporte rodoviário de cargas a toante do seu desenvolvimento. Com essa preferência, os motoristas se tornaram os principais atores a merecer atenção no que tange às regras de condução de seus veículos, regras de trânsito e principalmente de adequação da forma como desenvolvem as suas prestações de serviços. A extrapolação de jornada é uma meta perigosa que, para ser alcançada, “força” o trabalhador a utilizar

---

<sup>188</sup> VILA NOVA, Sebastião. **Introdução à Sociologia**. São Paulo: Atlas, 1986, p. 46.

substâncias psicotrópicas. Tem-se, assim, um conjunto de fatores gera a violência do trânsito nas estradas.

O CTB – Código de Trânsito Brasileiro, durante sua tramitação Congresso Nacional, recebeu cerca de 5.000 emendas, conferindo-lhe um caráter de pluralidade por meio da participação de todos os setores da sociedade na sua elaboração. Além disso, traz vários capítulos, cada um destinado a um fim específico: ao cidadão, ao transporte de escolares, sobre crimes de trânsito e, com inovação em relação aos códigos anteriores, um capítulo exclusivo sobre pedestres e condutores de veículos não motorizados. O CTB atinge toda a população brasileira. Todas as pessoas se subordinam a ele, indistintamente. No seu escopo, condutores, proprietários, passageiros e pedestres têm direitos e, sobretudo, responsabilidades. O Estado também tem suas responsabilidades definidas. Além de fazer cumpri-la, os órgãos e entidades Sistema Nacional de Trânsito respondem por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito de trânsito seguro.

Qualquer cidadão ou entidade civil também tem o direito de solicitar aos órgãos, por escrito, sinalização, fiscalização e instalação de equipamentos, bem como sugerir alteração em normas. Verifica-se, assim, o impacto do CTB no comportamento das pessoas relativamente aos fatores que influenciam o motorista a se conformar com as regras de trânsito ou simplesmente as violar. Salta à vista a severidade do novo código. Nele, algumas infrações foram tipificadas como crime. É o caso da lesão corporal culposa na direção de veículo automotor. Ante a certeza da punição, as pessoas terminam internalizando as suas regras.

O comportamento social também demanda a elaboração de regras. A lei em estudo, bem como a famosa “lei seca”, são verdadeiros exemplos de legislações que surgem como neutralizadoras de danos à sociedade e à própria pessoa (motorista).

A Lei nº 11.705/08 – alcunhada de “lei seca” ataca o consumo de bebida alcoólica pelos motoristas, limitando-o apenas a um determinado índice de álcool no sangue, qual seja, 2 dg/l. Caso venha a ultrapassar este liame, a referida lei prevê sanções administrativas, ou até sanções penais, caso o nível alcoólico seja igual ou superior a 6 dg/l de sangue.

Diante da situação caótica do trânsito em nosso país, que inspirou a sociedade a reclamar ao legislador uma postura de “tolerância zero” com a combinação bebida e direção, fato que culminou no surgimento da denominada Lei Seca, ao que nos parece, essa legislação moralizou os flagrantes de pessoas que dirigiam notadamente embriagadas e causavam graves acidentes.

Utilizando-se os dados de 2007, a Organização Mundial da Saúde – OMS afirma que o Brasil é quinto país do mundo em número de mortes por acidentes de trânsito, perdendo apenas para a Índia, que possui 105,7 mil; para a China, com 96,6 mil; para os Estados Unidos, 42,6 mil; e Rússia, 35,6 mil. Ressaltando que na época, a Lei Seca ainda não tinha sido aprovada.

Nas relações entre dominadores e dominados, a dominação costuma apoiar-se em bases jurídicas, nas quais se funda a sua legitimidade, e o abalo dessa crença na legitimidade costuma acarretar consequências de grande alcance. Portanto, a crença na legitimidade das normas é fator preponderante nas questões relativas ao trânsito. Não obstante, percebem-se situações em que não se obedece ao CTB pela ausência da crença na sua legitimidade.<sup>189</sup>

Essa situação remete à análise de Èmile Durkheim sobre a anomia. A anomia, na perspectiva durkheimiana, ocorre quando há uma disjunção entre normas e metas culturais e as capacidades socialmente estruturadas dos membros do grupo de agir de acordo com as primeiras. Nas situações anômicas, pode ocorrer que as normas já não possuam, para os indivíduos, um significado que as justifique, em virtude da ausência dos valores aos quais elas estão geralmente associadas. Isso ocorre quando mudanças nas práticas sociais tornam obsoletos os valores que davam sentido às formas tradicionais de organização social.

Pode ocorrer que as normas tradicionais surgidas de tempos em tempos e o sistema de organização estejam ultrapassados, já não se harmonizando com as novas condições de adaptação sócio-cultural entre indivíduos, grupos e categorias sociais, com a prática das relações sociais. Na prática, a Lei n. 12.619 procura trazer condições mais benéficas aos motoristas, mas alguns, já viciados culturalmente pela dura rotina, criticam a referida legislação, como se o ditado “tempo é dinheiro” fosse uma verdade.

É quando o universo de crenças, valores, normas e sentimentos partilhados pelos indivíduos estão dissociados dos modos padronizados de agir.<sup>190</sup> Em diversos aspectos, o CTB não é inteiramente aplicável nas regras e normas que preceitua. Existe um descompasso entre o que preveem as normas, como as pessoas obedecem e na forma como o Estado age diante das regras impostas pelos legisladores.

---

<sup>189</sup> QUINTANEIRO, Tânia. **Um toque de clássicos:** Marx, Durkheim e Weber. Belo Horizonte: Ed UFMG, 2002, p. 128.

<sup>190</sup> VILA NOVA, Sebastião, op. cit., p. 58.

### 3.1.2 - O processo civilizador

O sociólogo Elias na obra “O processo civilizador” trata dos tipos de comportamentos considerados típicos do homem civilizado ocidental. Para ele, o homem ocidental nem sempre se comportou da forma tipicamente civilizada.<sup>191</sup>

Dependendo de sua situação e de suas inclinações, sentia-se atraído pela vida mais desregrada e aventureira. A sociedade existente nos tempos passados não era civilizada no mesmo sentido e no mesmo grau que a sociedade ocidental moderna. Para Elias, a estrutura da sociedade ocidental muda continuamente e, simultaneamente, muda o padrão de comportamento e a constituição psíquica dos povos do ocidente. Elias destaca as ligações entre mudanças na estrutura da sociedade e mudanças na estrutura do comportamento e da constituição psíquica. Todos os processos históricos consistem nas ações de pessoas.

Elias afirma que:

Grande número de estudos contemporâneos sugere que a estrutura do comportamento civilizado está estreitamente inter-relacionado com a organização das sociedades ocidentais sob a forma de Estado.<sup>192</sup> Ainda, afirma que: A civilização pode ser entendida como uma mudança no controle das paixões e conduta, a qual guarda estreita relação com entrelaçamento e interdependência crescente das pessoas.<sup>193</sup>

Como longo caminho a trafegar até atingir níveis de segurança apropriados em nossas estradas, a legislação deve começar a se mostrar eficaz, sob pena de seu perecimento resultar em mais e mais vidas ceifadas em razão da direção perigosa de muitos motoristas, bem como da infraestrutura deficiente na malha rodoviária brasileira.

Como se não bastasse, é necessário implementar uma cultura de segurança laboral e rodoviária nos motoristas, mormente os autônomos, que provavelmente podem enxergar a lei como um empecilho para maiores ganhos econômicos, ignorando os prejuízos irreparável que a direção insegura proporciona na vida de uma pessoa.

Importante reflexão por Gareth Morgan a questão supra, apontada:

Embora muito possa ser feito para modificar os níveis de *stress* e tensão vivenciados no trabalho, por exemplo, via concepção apropriada dos cargos e tentativa de estabelecer relações equilibradas entre trabalho e vida exterior, parece que certa dose de *stress* seja endêmica. Na verdade, organizações prosperam e, de vez em quando, criam deliberadamente stress, como meio de promover a eficácia organizacional.

<sup>191</sup> ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**. Vol.2. Rio de Janeiro: Jorge Zahar ED, 1994, p. 24.

<sup>192</sup> ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**. Vol.2. p. 24.

<sup>193</sup> Ibidem, p. 25.

Embora na visão de muitos especialistas certa quantidade de stress possa ser benéfica, stress indevido tem impacto e custo de longo prazo nas organizações, em função de doenças e tempo demasiado de trabalho. Executivos e treinandos, a fim de progredirem em muitas organizações, sentem frequentemente que devem atingir completa identificação com aquilo que a organização valoriza e aceitar normas organizações que implicam em aceitar refeições apressadas ou perdidas, além de longas jornadas de trabalho seis ou sete dias por semana. O resultado, claro, é o “maníaco pelo trabalho”. O trabalho torna-se um vício e uma muleta, levando ao desequilíbrio de um desenvolvimento pessoal e criando muitos problemas para a vida familiar. O “maníaco pelo trabalho” tende a estar constantemente sob pressão, ter pouco tempo para a esposa e filhos e estar frequentemente ausente de sua casa.

<sup>194</sup>

### 3.2 - Antecedentes da Lei n. 12.619/2012

A Lei n. 12.619/2012 tem sua origem em muitas discussões e negociações entre patrões e empregados, com mediação do Ministério Público do Trabalho, bem como nos questionamentos dos trabalhadores autônomos e no resultado dos altos índices de acidentes de envolvendo motoristas de caminhão. Ela veio estabelecer regras que abarcam importantes aspectos da profissão dos motoristas transportadores de carga e pessoas, como aquela que limita a jornada de trabalho e tempo de direção para motoristas empregados e autônomos.

Conforme abordado acima, apenas através da socialização é que a norma, tão valiosa para garantir a segurança de todos nós em nossas estradas, vai se fazer presente e eficaz.

Contudo, a par dos numerosos avanços ora conquistados, há disposições flagrantemente inconstitucionais e que, de fato, comportam retrocessos sociais. Desse modo sobreleva a responsabilidade dos aplicadores do direito, que deverão buscar no suporte axiológico do Direito do Trabalho e da Constituição as ferramentas necessárias para extrair e aplicar o que há de positivo na norma e afastar o que há de ruim. Nesta linha, cabe registrar a pronta atuação do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), que, ao editar a Resolução n. 405/2012, positivou regulamento *praeter legem* que muito contribui para o aperfeiçoamento da norma. Enfim, está-se diante de uma realidade em transformação, cuja consolidação positiva ou negativa dependerá, fundamentalmente, da atuação dos atores implicados na criação da própria lei e de todos os usuários das estradas, não só dos motoristas profissionais (celetistas ou autônomos).

Ainda, a Polícia Rodoviária Federal, o Ministério do Trabalho e Emprego e o Ministério Público do Trabalho encamparam uma pesquisa, cujo relatório segue no Anexo A desta dissertação, dela fazendo parte, extraindo dados concretos do grave problema do setor,

---

<sup>194</sup> MORGAN, Gareth. *Imagens da Organização*. São Paulo: Atlas, 1996. P. 302

originado pelas jornadas de trabalho extenuantes, insegurança nas estradas e falta de controle da forma do desenvolvimento do trabalho no setor de transporte de cargas nas rodovias.

Uma das assertivas do relatório chama a atenção pela necessidade da união de esforços de vários órgãos para acabar com a forma de como alguns motoristas se submetem ao trabalho:

Estamos falando de um seríssimo risco para toda a sociedade, isto porque todos que trafegarem nas estradas estarão a cada cruzamento com um caminhão tendo mais de um terço de chance de cruzar com um veículo de várias toneladas sendo conduzido por alguém sob efeito de cocaína ou anfetamina, ou seja, sem a reunião dos reflexos necessários para dirigir.<sup>195</sup>

Quanto à jornada de trabalho, a pesquisa assim concluiu: “No universo total de motoristas entrevistados, 71% deles trabalham mais de 13 horas por dia, sendo que, dentre estes, 31% trabalham mais de 16 horas por dia.”<sup>196</sup>

A citada pesquisa ainda levou em consideração o grave problema do uso de drogas por parte de alguns motoristas, drogas essas capazes de alterar o sono para que possam suportar as jornadas extenuantes de trabalho: “O percentual de motoristas que trabalham mais de 16 horas por dia sobe para 46% no grupo dos que usam ou admitem o uso de drogas.”

Portanto, fica bem claro que o uso de drogas está diretamente relacionado à execução de jornadas ainda mais elásticas do que o patamar já exagerado do segmento.

Outra conclusão preocupante para a sociedade em geral e especialmente para quem viaja nas estradas brasileiras é o fato de que, embora o grupo que usa ou admite o uso de drogas seja de 30%, as chances de cruzar com um motorista desse grupo é superior a 1/3, uma vez que eles permanecem mais tempo nas estradas em razão da jornada ainda mais ampla cumprida por esse grupo.<sup>197</sup>

---

<sup>195</sup> Anexo A -. **RELATÓRIO DA AÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOBRE O SEGMENTO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS.** Elaborado em conjunto e cooperação pelo Ministério Público do Trabalho, Ministério do Trabalho e Emprego e Polícia Rodoviária Federal disponível em: <[<sup>196</sup> Ibidem.](http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=relat%C3%B3rio%20da%20a%C3%A7%C3%A3o%20em%20desenvolvimento%20sobre%20o%20segmento%20de%20transporte%20rodovi%C3%A1rio%20de%20cargas&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CC8QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.abctran.com.br%2FConteudo%2FRELATORIO%20CONCLUSIVO%20DA%20OPERACAO%20NAS%20RODOVIAS.doc&ei=UxRfUbKpBYmU0QGRw4DwDA&usg=AFQjCNFVT0osx_yj_Q91ds-Mtuq-QZEZTw&bvm=bv.44770516,d.eWU.> Acesso em: 20.10.2012</a></p>
</div>
<div data-bbox=)

<sup>197</sup> Anexo A -. **RELATÓRIO DA AÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOBRE O SEGMENTO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS.** Elaborado em conjunto e cooperação pelo Ministério Público do Trabalho, Ministério do Trabalho e Emprego e Polícia Rodoviária Federal

Considerando que a extrapolação de jornada se dá em razão do estado de subordinação a que estão submetidos os empregados, conclui-se que as empresas transportadoras têm responsabilidade direta pelo consumo de drogas pelos empregados.<sup>198</sup>

O dimensionamento dos problemas do setor são muitos, mas os mais graves são as jornadas extenuantes, as quais também tiram dos motoristas o direito aos intervalos legais para alimentos e descanso e a utilização de substâncias psicoativas, que, além de causarem graves danos ao organismo, podem alterar sobremaneira o reflexo dos condutores e causar acidentes nas rodovias.

Conforme destaca Moraes:

A necessidade de regulamentação da profissão do motorista rodoviário transportador de cargas e de pessoas não é assunto novo. A matéria é debatida há décadas, contando com dezenas de projetos de lei tramitando nas duas casas do Congresso Nacional. Contudo, dado o antagonismo de interesses de patrões e empregados, bem como o notório caráter estratégico do assunto, as louváveis iniciativas de sindicalistas e congressistas não se mostraram exitosas. A discussão recebeu destacado impulso a partir da propositura, em 12/12/2007 na cidade de Rondonópolis/MT, da Ação Civil Pública n. 1372.2007.021.23.00-3, que contou, em 17/12/2007, com o deferimento da liminar então pleiteada por parte do Exmo. Juízo da 1ª Vara do Trabalho de Rondonópolis que, embora tenha vigido por pouco tempo, demonstrou que o debate e solução para a questão da limitação da jornada dos motoristas era inadiável.<sup>199</sup>

A Ação Civil Pública, citada por ele, foi ajuizada com substratos concretos da realidade dessa categoria em nossas estradas, aduzindo os fatos que assim foram articulados pelo ilustre procurador, embasadas por pesquisa na realidade concreta vivenciada pelos motoristas das estradas brasileira.

A petição inicial, gentilmente enviada pelo DD. Procurador Paulo Douglas, traz dados interessantes e valiosos sobre a lamentável situação desses trabalhadores:

A primeira pesquisa foi realizada no dia 23 de maio de 2007, no posto da Polícia Rodoviária Federal localizado em Rondonópolis, na BR 364, saída para Cuiabá-MT, uma equipe formada por membros do Ministério Público do Trabalho, Fiscalização do Trabalho e da Polícia Rodoviária Federal, realizou a coleta de urina de 104 (cento e quatro) motoristas e recolheu o questionário preenchido por 122 (cento e vinte e dois) profissionais (relatório conclusivo, autorizações de coleta, resultados dos exames e questionários insertos no anexo III).

---

<sup>198</sup> Ibidem.

<sup>199</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Abordagem holística sobre nova regulamentação da profissão do motorista (Lei nº 12.619/2012). **Jus Navigandi**, Teresina, ano 17, n. 3.331, 14 ago. 2012. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/22405>>. Acesso em: 5 mar. 2013.



Mesmo com um índice de recusa de fornecimento de amostra de urina equivalente a 14,75% (o que denota a subestimação dos resultados), os resultados, conforme demonstrado no relatório conclusivo da diligência (anexo III), demonstraram a enorme gravidade da situação.

Quanto ao consumo de cocaína, o resultado foi surpreendente, pois 51% dos testados apresentaram resquícios da droga, sendo, pois suspeitos do uso e 3% estavam em estado de alucinação, totalmente desprovidos de qualquer condição física para estar no volante de um veículo.

Quanto à análise da anfetamina (popular “rebite”), houve a constatação de 8% de positividade clínica.

Considerando as duas drogas em conjunto (anfetamina e cocaína), os testes demonstraram que a positividade chegou a 10%.

Entretanto, considerando que 42% dos suspeitos de uso de cocaína, em resposta ao questionário, admitiram o uso da droga, é possível inferir a confirmação do uso de drogas para, pelo menos, 21 (vinte e um) dos suspeitos.

Fazendo essa inferência no universo total, concluiu-se que 30% dos motoristas entrevistados na primeira operação fazem uso de drogas.

Entretanto, Excelência, o Ministério Público do Trabalho chama a atenção para o seguinte fato revelado nas pesquisas: o uso de drogas é um artifício utilizado para suportar as longas jornadas de trabalho impostas pelas empresas de transporte.

Os números da primeira pesquisa demonstraram que 99% dos motoristas trabalham mais de 9 horas por dia, ou seja, acima do limite diário constitucionalmente definido.

No universo total de motoristas entrevistados, 40% trabalha entre 13 e 16 horas por dia e 31% trabalha mais de 16 horas por dia.

Entre os motoristas que admitiram o uso de drogas, o percentual dos que trabalham mais de 16 horas por dia sobe para 46%.

Portanto, o uso de drogas não é uma opção para os motoristas, mas sim uma imposição para que consigam cumprir uma jornada desumana.

Nem mesmo no período da Revolução Industrial se viu uma exploração tão acentuada do ser humano.

**IMPORTANTE RESSALTAR:** o excesso abusivo de jornada está diretamente vinculado à relação de emprego.

Ou seja, ainda que indiretamente, são os patrões quem impõem a execução de jornadas absolutamente inadequadas aos limites biológicos e sociais do ser humano.

Os resultados demonstraram essa conclusão de modo irrefutável, pois mesmo no grupo de empregados não comissionados, 96% deles trabalham mais de 9 horas por dia, sendo que destes, 26% trabalham mais de 16 horas diariamente.

Outro dado que evidencia essa conclusão é a revelação de que nenhum motorista autônomo trabalha mais de 16 horas, sendo que 33% deles informaram que trabalham, no máximo, 12 horas por dia.

Portanto, a sobrejornada abusiva é inerente à condição de subordinação dos motoristas empregados.

Não se pode olvidar, porém, que também os autônomos estão trabalhando além do razoável, pois 100% deles declararam que trabalham 9 ou mais horas por dia, sendo que 33% trabalha entre 13 e 16 horas diariamente.

Por essa razão, o Ministério Público do Trabalho vem a juízo pleitear a restrição da sobrejornada não apenas para os empregados motoristas, mas também para os motoristas autônomos.<sup>200</sup>

Ainda, num reconhecimento fidedigno de que as extensas sobrejornadas são as culpadas pela submissão dos motoristas a forma de trabalho degradante, exaustivo, que nos força a buscar alternativas para cumprirem as metas, onde o organismo fatalmente se sucumbe

---

<sup>200</sup> BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho – 23ª Região - **Ação Civil Pública n. 1372.2007.021.23.00-3.** Primeira Vara do Trabalho de Rondonópolis. MT, Brasil.

perante elas, cujas consequências são desastrosas não só para os caminhoneiros, mas para toda a sociedade.

Cumpre, apenas para reiterar o inequívoco reconhecimento, pela classe patronal e pelas entidades de classe dos motoristas autônomos, de que, em razão da fadiga (derivada do excesso de jornada) os motoristas empregados e autônomos recorrem ao uso de drogas, destacar o manifesto subscrito pelos dois primeiros réus, bem como por inúmeras outras entidades patronais.

O referido manifesto, que integra a presente petição como anexo XIII, foi dirigido ao Presidente da República, Exmo. Sr. Luiz Inácio Lula da Silva, objetivou defender a manutenção da previsão legal de indenização às empresas transportadoras pelo excesso de espera nas filas de embarque e desembarque.

Nos fundamentos do mencionado manifesto, as entidades assim se pronunciaram:

É importante que se diga que essas esperas intermináveis, durante dias, numa fila que exige a vigília do motorista, para reposicionar o seu veículo a cada instante, são responsáveis por muitos acidentes provocados pela fadiga dos caminhoneiros. Insones e precisando "tirar o atraso", ao retomar a estrada eles acabam se transformando em usuários de diversos tipos de anfetaminas, conhecidas pelo nome genérico de "rebites", em viagens que acabam, tantas vezes, da pior maneira possível, sem chegadas...<sup>201</sup>

A verdade é que os motoristas empregados e autônomos, bem como todos aqueles que trafegam em rodovias, são as grandes e numerosas vítimas dessa lógica, na qual o lucro fala mais alto do que a vida.

O assunto ganhou notoriedade com a ampla cobertura da mídia escrita, falada e televisada, sendo que nas reportagens foram apresentados diversos depoimentos que confirmam a dura realidade dos motoristas profissionais que não encontram outra forma de cumprir a jornada de trabalho, senão com o uso de drogas.

Entre os inúmeros depoimentos prestados e apresentados pela imprensa, a título de exemplo, transcreve-se o concedido pelo motorista identificado pela sigla E.O.M., caminhoneiro há 15 anos (anexo X):

Sei de muitos colegas que usam rebites, cocaína e até crack, nossa, aqui no posto a gente encontra de tudo, mas acho que quem usa faz uma opção. Já não trabalho com carga perecível, porque sei que a cobrança de tempo é maior. Meu rendimento não é grande, mas prefiro ir tranquilo, parar para dormir. Às vezes fico na estrada até 15 dias, mas é exceção, quando vou para estados do Nordeste ou Sul. Transporte couro, grãos, arroz em fardo e granel, sucata e o que tiver, mas nunca perecível. A minha empresa faz rastreamento, sabe onde estou, acompanha os discos do tacógrafo, para ter certeza que está tudo dentro da normalidade, acho que todas deveriam ser assim, os próprios policiais deveriam fazer isso e intensificar a fiscalização (grifos nosso).

Na mesma edição do referido jornal, vale transcrever, também, o depoimento prestado pelo motorista R.M.S., de 45 anos, caminhoneiro há 26 anos, que afirmou que conhece muitos que usam droga comprada pelo próprio patrão!

Usei rebite por 12 anos, foi uma grande desgraça que tenho raiva de lembrar, porque desperdicei minha vida, tornei-me doente, meus dentes começaram a cair, o coração já não agüentava mais nada, eu virei um trapo humano, sem prestar para nada. Quase perdi o amor da minha mulher e dos meus filhos, mas para quê? Enriquecer patrão. Não ganhei praticamente nada com isso, o pouco lucro tive que gastar para me tratar depois. A gente sai da empresa com uma mão na frente e outra atrás, parecendo bicho. Decidi nunca mais fazer isso e estou cumprindo. Hoje começo a rodar bem

<sup>201</sup> *Idem*

cedo e quando chega 7 horas da noite para jantar, tomar um banho e dormir. O pior é que essas transportadores se aproveitam de um problema social, que é o desemprego. Sem dinheiro para nada, alguns se submetem a tocar direito até 20 horas, como eu já fiz. Poderia ter morrido. (grifos nosso).<sup>202</sup>

A riqueza dos fundamentos da pesquisa suprarreferida fez com que a empreitada judicial mobilizasse nacionalmente as representações classistas laborais e patronais, ambas tomadas pelo anseio comum de construir um consenso em torno de um dos mais graves problemas do segmento – a limitação da jornada de trabalho e do tempo de direção dos motoristas e a adaptação e criação da infraestrutura ambiental necessária para que os motoristas possam exercer sua atividade de modo seguro, saudável e digno.

Na verdade, a sensibilização da procuradoria, dentre o até aqui então relatado, ápice da iniciação dos calorosos embates sobre regulamentar essa profissão deu-se como resposta a um pedido de socorro de uma esposa de motorista, se dizendo viúva sem marido vivo:

“(...) o Ministério Público do Trabalho e a Fiscalização do Trabalho levaram a efeito duas operações nas rodovias que cortam as cidades mato-grossenses de Rondonópolis e Diamantino. Nessas operações restou demonstrado que o excesso de jornada leva cerca de 30% dos motoristas a lançar mão de drogas (principalmente cocaína), colocando em risco a vida dos profissionais e de todos que circulam nas rodovias.”<sup>203</sup>

Assim, dessa provocação judicial, que revela a importância da atuação do Ministério Público do Trabalho, nasceu a opinião comum de entidades laborais e patronais de que a limitação da jornada de trabalho e o tempo de direção dos motoristas, são importantes assuntos a serem debatidos, juntamente com a adaptação e a criação de uma infraestrutura ambiental necessária para que os motoristas possam desempenhar sua atividade de forma segura, saudável e digna.

Nesse primeiro momento, quando as negociações sofreram forte pressão do Ministério Público do Trabalho, foi corporificado no Projeto de Lei n. 99/2007, que recebeu amplo apoio de senadores e deputados federais, já que algo precisava ser feito para acabar com tamanha violência nas estradas.

O referido projeto, após ser levado à sanção presidencial, lá tendo recebido vários vetos jurídicos, deu origem à Lei n. 12.619/2012, que, finalmente, veio regular a complexa e multifacetada profissão do motorista rodoviário transportador de cargas e passageiros.

---

<sup>202</sup> Ibidem

<sup>203</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. **Sistema de Transporte Brasileiro: Mudar ou Não? Desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não?**. In **Estudos Aprofundados MPT**. 2ª Ed. Bahia: JusPODIVN, 2013. p. 561

O projeto de lei que resultou na norma em comento possuía quatro blocos normativos, o primeiro de normas trabalhistas, o segundo de normas de trânsito, o terceiro de normas de infraestrutura e por último um de norma intersindical. Esses quatro blocos estavam dispostos, parte com norma esparsa, parte inserida da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT e parte inserida no Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Segundo Moraes:

Embora pecando pela falta de técnica, verifica-se que o projeto de lei visou conferir uma solução completa para a questão, contemplando disposições aplicáveis aos motoristas empregados e aos autônomos, bem como preconizando os investimentos em infraestrutura necessários para viabilizar o repouso seguro desses profissionais ao longo das rodovias.

Tal desiderato foi mitigado pelos vetos presidenciais, todavia, conforme demonstrado a seguir, o que remanesceu do projeto, agora como lei, embora com ácidas e necessárias críticas a alguns pontos, possui a capacidade de transformar positivamente a atual realidade de abandono dos motoristas profissionais brasileiros.<sup>204</sup>

Importante ainda recordar que em 15 de dezembro de 2011, a Lei n. 12.551 veio modificar o artigo 6º da CLT, estabelecendo que não há distinção entre o ‘trabalho realizado no estabelecimento do empregador, o executado no domicílio do empregado e o realizado à distância’, inserindo o parágrafo único, que especifica as novas ferramentas válidas para tanto, ao prever que os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e direitos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio.<sup>205</sup>

A referida introdução legislativa laboral foi resultado do desenvolvimento da tecnologia da informação, observada com intenso fervor no século XXI, a qual veio pôr à disposição meios para supervisão e comando à distância. Ela provocou alterações legais significativas, ao destacar o conceito da pessoalidade da presença física. Por óbvio, ao reconhecer a validade jurídica dos meios telemáticos e informatizados para medir a jornada efetivamente cumprida e o tempo à disposição nas atividades externas, em que não há relação presencial contínua, a alteração do artigo 6º da CLT veio criar novos instrumentos de compatibilidade, reduzindo o alcance do conceito anteriormente referido pelo inciso I do artigo 62 do mesmo diploma legal.

---

<sup>204</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

<sup>205</sup> BRASIL. Lei n. 12.551, de 15 de dezembro de 2011.

Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm)>. Acesso em: 08.04./2013.

A Lei n. 12.619/2012 acentuou essa diretriz, ao disciplinar as consequências que esse no regramento trouxe aos parâmetros para aferição da jornada, criando normas específicas que tutelam a atividade do motorista profissional, consoante se abordará a seguir.

A despeito da relevância em detalhar as questões dogmáticas e hermenêuticas da lei, importante ressaltar que o embate entre os segmentos que defendem e repudiam o sistema de transporte rodoviário brasileiro, embate este que deu origem a um momento histórico e inusitado: patrões e empregados defendendo a aplicação da norma e, no outro polo, grandes embarcadores e contratantes do serviço de transporte (em especial do segmento do agronegócio) resistindo à efetivação da lei.<sup>206</sup>

### **3.3 - Disposições gerais da Lei n. 12.619/2012 (artigos 1º e 2º)**

#### **3.3.A - Alcance subjetivo da Lei n. 12.619/2012 (artigo 1º)**

O texto da lei tem início com uma imprecisão quanto à definição do seu alcance subjetivo, levando a entender que estariam por ela alcançados apenas os motoristas profissionais empregados. Nesse diapasão, uma análise isolada do art. 1º e seus incisos levaria a concluir que os motoristas profissionais autônomos estariam fora do escopo da lei.<sup>207</sup>

Não é essa, contudo, a conclusão revelada pela análise da integralidade do diploma legal, já que o seu art. 5º introduz uma série de dispositivos no Código de Trânsito Brasileiro (art. 67-A e art. 67-C; art. 230, XXIII), aplicáveis tanto aos motoristas empregados, quanto aos autônomos.

Nesse sentido, o entendimento expansivo de Goulart:

Na tentativa de aplicar novos contornos à ideia da dependência, doutrina e jurisprudência, quando deparadas com contratos cujo objeto é o trabalho humano, mas com sérias dúvidas a respeito da presença da característica da subordinação jurídica, tem optado pela aplicação de caminhos interpretativos diversos na configuração do vínculo de emprego. Nesse sentido, Robert Castel<sup>208</sup>, defende que o sistema de proteção social que se fundou o Direito do Trabalho deveria tentar incluir ou recuperar aquelas categorias de trabalhadores que parecem estar às margens de suas normas e institutos. O Direito, nesse caso, atuaria como uma força centrípeta,

<sup>206</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. **Sistema de Transporte Brasileiro: Mudar ou Não? Desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não? In Estudos Aprofundados MPT**. 2ª Ed. Bahia: JusPODIVN, 2013. p. 561

<sup>207</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op.cit.

<sup>208</sup> CASTEL, Robert. Droit du travail: redéploiement ou refondation? **Droit Social**, n. 5, p. 438-442, maio 1999.

“puxando” para o seio do contrato de trabalho relações equiparáveis e marcadas pela hipossuficiência do aderente.<sup>209</sup>

As múltiplas diferenças reais dos contratantes e seu enquadramento no regime jurídico correspondente revelam as dificuldades do sistema codificado em não tutelar de modo satisfatório todos os fenômenos relacionados com as atividades humanas, chegando ao paradoxo de desproteger àqueles que realmente dela necessitam ou de dar ampla proteção àqueles que dela não precisam. Nesse sentido, relata Grieco<sup>210</sup> que não há dúvida de que o Direito do Trabalho surgido e historicamente afirmado como o direito das classes economicamente mais fracas, tenha perdido, no curso de sua evolução, parte da ligação com sua própria fundação originária, uma vez que os seus contornos, que deveriam delimitar, do plano finalístico, um sistema de proteção dirigido às classes subalternas, “vieram, aos poucos, se alterando, até incluir sujeitos pertencentes a categorias sociais já privilegiadas e excluindo, ao mesmo tempo, sujeitos que merecem ampla proteção”.

Como cediço, cada vez mais atividades se apresentam-se como diversas da concepção clássica de emprego, suscitando a insatisfação dos estudiosos do Direito do Trabalho que, diante do fenômeno, se esforçam incansavelmente na tentativa de apresentar soluções jurídicas, sempre baseadas no princípio da dignidade humana ante interesses meramente econômicos. Entretanto, apesar dos elogiáveis esforços e das variadas sugestões por mudanças urgentes, não se vislumbram conclusões satisfatórias a respeito dos efeitos problemáticos que uma revisão do campo de incidência do Direito do Trabalho poderá proporcionar, em especial, no tocante ao hiperdimensionamento da tutela.

No mesmo sentido veio a previsão do art. 9º, esclarecendo serem aplicáveis as Normas Regulamentadoras do MTE às condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas, não fazendo distinção entre empregados e autônomos uma vez que logicamente todos utilizam este espaço.

Importante ainda destacar que a norma excepciona a aplicabilidade da lei. Tal restrição se deve à interpretação sistemática feita no art. 67-A do CTB ao art. 105, II, do mesmo diploma, de modo que apenas os condutores autônomos do transporte de passageiros com mais de 10 (dez) lugares e de carga com peso bruto total superior a 4.536 (quatro mil e quinhentos e trinta e seis) quilogramas estão abrangidos pela norma.

---

<sup>209</sup> GOULART, Rodrigo Fortunato. **Trabalhador autônomo e contrato de emprego**. Curitiba: Juruá, 2012, p. 203.

<sup>210</sup> GRIECO, Anna Maria. **Lavoro Parasubordinato e Direito del lavoro**. Napoli: Eugenio Jovene, 1983, p. 14.

Relevante, também, identificar em que medida os motoristas do transporte coletivo urbano de passageiros são atingidos pela nova lei, sobretudo no que toca à nova disposição do § 5º do art. 71 da CLT, que prescreve a possibilidade de fracionamento do intervalo intrajornada.<sup>211</sup>

Em que pese à expressa menção às condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, não há, em nenhum trecho, alusão ao transporte coletivo urbano de passageiros.<sup>212</sup>

O silêncio é eloquente, pois a análise integral do dispositivo demonstra que ele cuida tão somente do transporte coletivo de passageiros interurbano.

Conclui-se, pois, que a lei regula a atividade dos motoristas rodoviários de carga e de passageiros, quer atuem nas vias urbanas ou interurbanas, no meio urbano ou rural. Contudo, o alcance normativo de cada dispositivo é dado conforme as peculiaridades de cada segmento. Além disso, como já salientado, o novo diploma legal trata dos motoristas empregados e autônomos, sendo aplicáveis a estes tão somente os dispositivos introduzidos no CTB e àqueles tanto os do CTB, quanto as inovações da CLT.

### **3.3.B - Direito dos motoristas profissionais empregados ao controle de jornada e do tempo de direção (artigo 2º, inciso V, da lei)**

Conforme demonstrado e justificado na exordial da citada Ação Civil Pública, os efeitos deletérios do descontrole de jornada neste segmento são de conhecimento público, tendo sido objeto de comprovação estatística levada a efeito pelo próprio Ministério Público do Trabalho. Em média, um em cada três motoristas rodoviários de carga lança mão de substâncias químicas ou entorpecentes para suportar as longas jornadas de trabalho, que não raro extrapolam dezesseis horas de trabalho por dia. Tal realidade não apenas compromete a saúde dos motoristas, como resulta em milhares de acidentes a cada ano, vitimando tanto motoristas, quanto os demais usuários das rodovias brasileiras. Trata-se, segundo o Ministério da Saúde, um grave caso de saúde pública.<sup>213</sup>

---

<sup>211</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

<sup>212</sup> Ibidem.

<sup>213</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de.

Nesse diapasão, concede-se importância na disposição do art. 2º, V, da lei, que determina a limitação da jornada de trabalho como direito dos motoristas profissionais empregados, cabendo aos empregadores controlar tal jornada, *in verbis*:

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:

[...]

V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.<sup>214</sup>

A lei levanta a questão da distinção da jornada de trabalho e da nova figura denominada tempo de direção.

Na seara laboral, entende-se por jornada de trabalho o tempo em que o empregado, por força do contrato de emprego, deve se colocar à disposição do seu empregador. Já o conceito de tempo de direção é legalmente dado pelo art. 67-A, introduzido no CTB pelo art. 5º da lei, segundo o qual tempo direção é o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino.

Se o Estado trata o empregado como um fraco e hipossuficiente, assim ele o será por muito tempo. O que o Brasil precisa é de educação de qualidade para gerar mão de obra qualificada. Se o empregado for capacitado, ele terá mais poder na negociação, pois o empregador dependerá dele para se “destacar” no acirrado mercado competitivo.

Fernando Henrique Cardoso, citando Amartya Sen, declarou em seu discurso na Conferência da Rede Global de Desenvolvimento:

Para usar a expressão tão bonita de Amartya Sen, o desenvolvimento é a ampliação da liberdade em todas as esferas da vida. Talvez seja essa definição mais excitante que se tenha feito sobre o desenvolvimento nos últimos tempos (...) Nenhum ser humano vai ter liberdade se não tiver caminhos concretos, diferentes entre os quais escolher. O caminho da miséria não é um caminho, é uma não escolha. Quando uma pessoa está sem possibilidade de ter um acesso que permita melhorar a sua vida, ela não tem liberdade, ela tem uma não escolha. Portanto, o desenvolvimento é criar esses novos caminhos em todos os níveis da sociedade (...)

Em última análise, o desenvolvimento é mesmo o resultado do trabalho e da inteligência. É resultado do esforço de cada comunidade, aproveitando o melhor do conhecimento global, mas partindo sempre de sua própria experiência e dos seus valores, seus objetivos.<sup>215</sup>

<sup>214</sup> BRASIL. Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012.

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm). Acesso em: 16.01.2013.

<sup>215</sup> Folha de S. Paulo, p. A6, 11 dez. 2001, apud ROSA, Ivani, op. cit.

Conclui-se, do discurso do então presidente Fernando Henrique Cardoso, que ele apontava para necessidade de dar ao brasileiro oportunidade de escolha e que miséria não é um caminho, é uma não escolha. *Pari passu*, o trabalhador brasileiro precisa ter oportunidade de escolha. O governo deve dar ao trabalhador mecanismos de fortalecimento para que ele seja emancipado. O status de “protegido” certamente não o fortalece. Mas, por outro lado, deve haver regras mínimas, capazes de possibilitar a negociação sem rebaixamento de direitos. A lei deve juridicamente igualar aqueles que economicamente são desiguais, consagrando assim o princípio da igualdade constitucional.

O Brasil trabalha para reduzir as disparidades econômicas e sociais, aprofundar a democracia política, garantir as liberdades públicas e promover, ativamente, os direitos humanos. Assim, o tempo dedicado ao trabalho não deve ser o foco apenas dos trabalhadores assalariados, e sim de todos os motoristas.

Pode-se inferir que a norma sobre a jornada de trabalho se aplica apenas ao motorista empregado, ao passo que aquela referente ao tempo de direção se aplica a motoristas empregados e autônomos.

Outra observação importante é que a totalidade do tempo de direção é considerada no tempo de jornada, mas nem todo o tempo de jornada corresponde a efetivo tempo de direção, tal qual ocorre quanto aos intervalos obrigatórios de trinta minutos a cada quatro horas de direção ininterrupta, aqui designados como intervalos de direção.

### **3.3.B1 - Responsável pelo controle da jornada e do tempo de direção**

Toda alteração de norma pressupõe um choque cultural a ser enfrentado e absorvido pelos motoristas autônomos, já que para o motorista empregado, o artigo 2º, V, da lei é claro em atribuir ao empregador a obrigação de controlar a jornada dos seus empregados motoristas. Já o motorista autônomo, em princípio, tem o controle do seu tempo de direção sob sua própria responsabilidade, nos termos do art. 67-C, introduzido no CTB:

Art. 67-C. O motorista profissional, na condição de condutor, é responsável por controlar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas à sua estrita observância.

Parágrafo único. O condutor do veículo responderá pela não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A, ficando sujeito às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.<sup>216</sup>

---

<sup>216</sup> BRASIL. Lei 12.619, de 30 de abril de 2012.

Essa incongruência – de atribuir o controle ao controlado – fora reparada, uma vez que a Polícia Rodoviária Federal terá mecanismo de observação e controle de trânsito desses caminhoneiros, sob pena de tornar a lei letra morta para com os autônomos.

Atento, contudo, ao fato de que a dinâmica do transporte se insere na relação comercial mantida entre contratante do serviço e o prestador desse serviço de transporte, o legislador buscou garantir a eficácia da lei, atribuindo ao beneficiário do serviço a corresponsabilidade, civil e penal, pelo controle do tempo de direção.

Na área penal o projeto de lei inseria no Código de Trânsito o artigo 310-A, que tornaria crime a conduta do empregador que ordenasse ou permitisse o início de viagem de duração maior que 1 (um) dia, estando ciente de que o motorista não cumpriu o período de descanso diário, conforme previsto no § 3º do art. 67-A, deixando claro que também responderia pelo crime o transportador de cargas, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas que concorresse para a prática do delito.

Esse objetivo visava a conferir consistência lógica ao diploma legal, de modo a tornar factível a efetividade do controle do tempo de direção, especialmente para os motoristas autônomos. Entretanto, a iniciativa sofreu o veto presidencial.

Outra sorte não teve à iniciativa na esfera cível, dando suporte a concretude da lei para esses trabalhadores, já que fora mantida a disposição inserida no § 7º do artigo 67-A do CTB, combinada com os parágrafos 3º e 5º do mesmo artigo, *in verbis*:

Art. 67-A ...

[...]

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

[...]

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.

[...]

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 5º.<sup>217</sup>

---

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm). Acesso em: 16.01.2013.

<sup>217</sup> BRASIL. Lei 12.619, de 30 de abril de 2012.

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm). Acesso em: 16.01.2013.

Assim, a legislação aquilatou a corresponsabilidade do controle do tempo de direção dos motoristas profissionais (empregados ou autônomos) aos destinatários das cargas e aos contratantes do transporte de passageiros.

Neste eixo, no dia 14 de junho de 2012, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN editou a Resolução n. 405, que, ao regulamentar a aplicação da Lei n. 12.619/2012, previu no seu artigo 4º:

Art. 4º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo sem observar as regras de tempo de direção e descanso contidos nesta resolução.<sup>218</sup>

Assim, conforme preconizou Moraes:

Desse modo, numa clara regulamentação de caráter *praeter legem* absolutamente fiel ao espírito da norma em comento, o Poder Executivo entendeu por bem, na esfera administrativa, corresponsabilizar o destinatário do serviço de transporte de modo amplo, devendo este não apenas abster-se de exigir trabalho ao motorista fatigado, mas sobretudo empreender os meios necessários à garantia do devido descanso, por meio da devida fiscalização e controle do tempo de direção.<sup>219</sup>

Os meios de controle sofrem árdua crítica por aqueles que têm a obrigação de controlar, mormente na parte final do art. 2º, V, da lei.

O mencionado dispositivo determinou que entre os meios de controle idôneos de jornada e tempo de direção estão o diário de bordo, a papeleta ou ficha de trabalho externo (referindo impropriamente o § 3º do art. 74 da CLT, já que este dispositivo trata de horário de trabalho, e não de jornada), bem como a outros meios eletrônicos idôneos instalados no veículo.

A crítica maior paira sobre a lógica de que o diário de bordo e a papeleta são (e de fato são) instrumentos vulneráveis à fraude. O ponto que merece fundadas críticas é a faculdade atribuída ao empregador para eleger, dentre os instrumentos aludidos, qual adotará para executar o controle.

Conforme crítica e pondera Moraes:

---

<sup>218</sup> BRASIL. **Resolução 405, de 12 de junho de 2012.**

Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO%20405.2012.pdf>.> Acesso em: 17.01.2013.

<sup>219</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

Ora, ao assim dispor, a norma aparenta sugerir que sempre se adote o livro de bordo ou a papeleta de trabalho externo, uma vez que para se furtar ao pagamento de horas extraordinárias, basta que o empregador exija que o empregado preencha tais documentos segundo seus interesses.

Embora essa seja uma possibilidade mais do que verossímil, impende fazer algumas ponderações que conduzem à conclusão de que, embora a lei não tenha adotado a melhor redação (longe disso), ela é fundamental para que o resultado útil que se espera alcançar possa ser produzido.

Não se pode olvidar que até o advento desta lei o contexto normativo, ancorado na norma exceptiva do art. 62, I da CLT, conduzia à posição jurisprudencial majoritária de que a atividade de motorista, por ser exercida externamente, seria, em regra, impassível de controle de jornada, o que redundava, salvo exceções, na improcedência dos pedidos de pagamento das horas extras.<sup>220</sup>

Desse modo, a razoável certeza de que a exigência de sobrejornada não custaria nada ao empregador levava o setor a adotar o pagamento por comissão e, dessa forma, conseguir a adesão do próprio empregado para que este se submetesse às extenuantes jornadas de trabalho em busca de uma melhor remuneração.

Essa lógica perversa muda radicalmente com a nova lei, pois com a expressa referência à limitação de jornada como direito do motorista, tendo o empregador o dever de controlá-la, passa a ser absolutamente descabida a tutela jurisdicional que nega o direito às horas extras trabalhadas pelos motoristas profissionais com base no singelo fundamento de que a atividade é externa e, supostamente, infensa a controle.

Inquestionavelmente a troca da razoável certeza da impunidade pela razoável certeza da condenação tende a conduzir os empregadores ao cumprimento da norma, ou seja, a lei tende a produzir uma conduta preventiva ao ilícito e ao próprio litígio.<sup>221</sup>

Nesse diapasão, a expressa referência aos meios de controle, inclusive com a cláusula de abertura para outros meios eletrônicos idôneos, representa importante conquista em face da frenética evolução tecnológica experimentada pelo setor, que conta com rastreamento via satélite, Controle Total de Frotas – CTF, “tacógrafo”, rastreadores, dentre outros.

O legislador teria alcançado um melhor alvo se determinasse uma ordem preferencial de controle, de forma que o controlador justificasse porque não lançou mão do menos vulnerável à fraude. Por derradeiro, o próprio motorista, mormente o empregado, já obtém meios de comprovar fraudes no que tange à manipulação de controle de fretes e horários.

<sup>220</sup> Ibidem.

<sup>221</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

Em se tratando de fraude, ela é rechaçada pelo artigo 203 do Código Penal, perfeitamente aplicável quando se verificar a ocorrência de fraude nos meios de controle, quando prescreve pena de um a dois anos de detenção, além de multa, a quem frustrar, mediante fraude ou violência, direito assegurado pela legislação do trabalho. Além disso, a mesma conduta é passível de penalização administrativa infligida pela Auditoria-Fiscal do Trabalho, bem como pode ser devidamente reprimida e ter sua reiteração prevenida por ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho ou mesmo pelos sindicatos profissionais.

Cabe lembrar que ainda que o empregador eleja um meio de controle vulnerável, tal eleição não vincula a autoridade fiscal (auditor-fiscal, policial rodoviário federal ou estadual), o procurador do Trabalho e, tampouco o juiz de Direito ou do Trabalho, ou seja, numa ação fiscal trabalhista, numa apuração policial, num inquérito civil, num processo penal ou trabalhista, todas essas autoridades podem e devem lançar mão de quaisquer meios de prova idôneos para trazer a lume a verdade dos fatos.

Ainda no que concerne aos meios de controle, mas agora do tempo de direção aplicável a todos os motoristas profissionais (autônomos e empregados), impende observar que o veto ao artigo 67-B do CTB trouxe, num primeiro momento, preocupante insegurança jurídica.

O art. 67-B do CTB relacionava os meios de controle do tempo de direção, fazendo referência alternativa ao diário de bordo e ao equipamento registrador (“tacógrafo”), todavia, atento à fragilidade do registro no diário de bordo, o Poder Executivo vetou o dispositivo.

Em que pese à responsabilização do condutor pelo controle do seu tempo de direção referida pelo art. 67-C do CTB, bem como a estipulação de multa administrativa pelo descumprimento dos períodos de descanso (intervalo de direção) prevista no art. 230, XXIII, do CTB, qual seria o meio de controle utilizado pelo policial rodoviário para fundamentar sua notificação?

Diversamente do que ocorreu com as inovações de índole trabalhista, na esfera do direito de trânsito não houve menção ao rol de meios de controle, pois, como já dito, o dispositivo que o previa foi vetado.

Ora, tendo a autoridade policial sua atividade vinculada à lei, com base em qual parâmetro ela poderia apenar o condutor que não observar o descanso exigido no art. 67-A do CTB?

Dada a lacuna da norma, restou aberto o espaço para que o Poder Executivo regulamentasse a aplicação da lei, o que veio a ocorrer antes mesmo de escoada a *vacatio legis*, em 14 de junho de 2012, por meio da já mencionada Resolução n. 405 do CONTRAN.

O artigo 2º aludida Resolução esclarece que:

Art. 2º A fiscalização do tempo de direção e do intervalo de descanso do motorista profissional dar-se-á por meio de:

I - Análise do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo ou de outros meios eletrônicos idôneos instalados no veículo, na forma regulamentada pelo CONTRAN; ou

II - Verificação do diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, fornecida pelo empregador; ou

III - Verificação da ficha de trabalho do autônomo, conforme Anexo desta Resolução.

§ 1º A fiscalização por meio dos documentos previstos nos incisos II e III somente será feita quando da impossibilidade da comprovação por meio do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo do próprio veículo fiscalizado.<sup>222</sup>

A disposição legal ora transcrita, aplicável inclusive aos motoristas empregados, reduz sensivelmente os potenciais efeitos deletérios da eleição, pelo empregador, de meios de controle menos confiáveis, uma vez que, ainda que escolha controlar a jornada dos seus empregados com base, por exemplo, no diário de bordo, o empregador deverá, obrigatoriamente, controlar o tempo de direção deste mesmo empregado por mecanismo de maior confiabilidade.

### **3.4. - Deveres dos motoristas profissionais e novas modalidades de infrações disciplinares (art. 235-B, CLT)**

O projeto de lei fazia, no art. 235-B, VI, da CLT, expressa referência ao dever do motorista em cumprir as disposições legais e regulamentares quanto ao tempo de direção, à jornada de trabalho e ao repouso. Tal dispositivo foi vetado por conferir ao regulamento empresarial verdadeiro “status” de lei. No entanto, impende ressaltar que tal obrigação remanesce no que concerne ao cumprimento, pelo motorista empregado, das disposições legais relativas à limitação da jornada de trabalho e gozo dos intervalos de descanso, uma vez que essas imposições ostentam o caráter de normas de ordem pública.

---

<sup>222</sup> BRASIL. Resolução 405 de 12 de junho de 2012.

Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO%20405.2012.pdf>> Acesso em: 17.01.2013.

A despeito da observação acima, remanesceram textualmente na lei, as seguintes obrigações atribuídas aos motoristas profissionais empregados:

- a) Estar atento às condições de segurança do veículo (art. 235-B, I da CLT);
- b) Conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva (art. 235-B, II da CLT);
- c) Respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso (art. 235-B, III da CLT);
- d) Zelar pela carga transportada e pelo veículo (art. 235-B, IV da CLT);
- e) Colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública (art. 235-B, V da CLT);
- f) Submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado (art. 235-B, VII da CLT).<sup>223</sup>

A citada disposição legal deve ser compreendida no sentido de que o motorista tem o dever de guardar com zelo a carga e o veículo, à medida que esse dever não implique em perigo para sua vida ou para sua saúde.

Outra questão que chama a atenção diz respeito à submissão a teste e programa de uso de droga e de bebida alcoólica instituído pelo empregador. Assim questiona Moraes: Será que tal obrigação não exporá a intimidade e a vida privada do motorista profissional? Será que não servirá de justificativa para dispensa desses trabalhadores?<sup>224</sup>

Conforme já mencionado e até provado na inicial da Ação Civil Pública, cujo trecho principal se transcreveu para melhor elucidar essa pesquisa, não se pode negar que muitos motoristas brasileiros fazem uso de drogas para suportar a desumana jornada de trabalho a eles atualmente imposta, o que autoriza inferir que há uma legião de motoristas viciados nesses psicotrópicos.

Caberia agora, com base na nova lei, a adoção de políticas de exclusão de tais profissionais dos quadros das empresas? E o programa de reabilitação profissional, quem subsidiaria?

Não obstante discorrer sobre essa problemática nos próximos capítulos, a disposição legal inserida no art. 235-B, VII, da CLT possui razão de ser, pois, nos termos do art. 8º, *in fine*, da CLT, nenhum interesse de classe ou particular deve prevalecer sobre o interesse público. De fato, não resta dúvida de que o interesse da sociedade em contar com um trânsito seguro nas rodovias deve prevalecer sobre o interesse individual ou mesmo coletivo dos trabalhadores.

---

<sup>223</sup> BRASIL. Lei 12619, de 30 de abril de 2012.

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm). Acesso em: 16.01.2013.

<sup>224</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

A prevalência do interesse público, entretanto, não pode servir como fundamento para violar direitos fundamentais, tampouco para patrocinar a adoção de políticas discriminatórias e flagrantemente injustas.

No que tange ao uso de álcool, embora haja a tipificação da embriaguez habitual ou em serviço como justa causa para a dispensa (art. 482, “f”, da CLT), resta sedimentado o entendimento de que o alcoolismo, classificado como patologia pela Organização Mundial de Saúde, não pode servir como fundamento para a dispensa do trabalhador por justa causa.

Impende, todavia, observar que por força do que dispõe o art. 277 do CTB, todo motorista, profissional ou não, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, deve submeter-se aos testes de alcoolemia, sofrendo, na esfera da legislação de trânsito, as penalidades cabíveis no caso de constatação do álcool.

Ora, se sob o prisma trabalhista o alcoolismo não pode, em princípio, motivar a dispensa por justa causa, com maior razão o uso de drogas não pode justificar a dispensa do motorista, uma vez que o vício decorre exatamente das condições de trabalho às quais esse trabalhador foi historicamente submetido.

A nova disposição legal do art. 235-B, VII da CLT, portanto, vem no sentido estabelecer meios de detecção de eventual problema do trabalhador com o álcool ou com as drogas, buscando, a partir da eventual detecção, empreender o tratamento capaz de auxiliá-lo a superar o problema e jamais discriminá-lo em razão de aviltante problema.

### **3.5 - Regras atinentes à Jornada de Trabalho (arts. 235-C, 235-F, CLT)**

A limitação temporal da jornada dos motoristas profissionais segue a regra geral ditada pela Constituição Federal, art. 7º, XIII, ou seja, oito horas por dia e quarenta e quatro semanais, conforme se infere do *caput* do art. 235-C, abaixo transcrito:

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.<sup>225</sup>

O dispositivo comporta uma inconsistência jurídica, pois sua literalidade aparenta conferir às convenções e acordos coletivos de trabalho o poder de alterar de qualquer modo os

---

<sup>225</sup> BRASIL. Lei 12.619, de 30 de abril de 2012.

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm). Acesso em: 16.01.2013.

limites de jornada previstos na Constituição Federal. Tal interpretação é juridicamente impossível ante a hierarquia normativa que restringe a atuação do legislador ordinário, impedindo-o de mitigar o alcance de normas constitucionais garantidoras de direitos fundamentais.

Desse modo, as convenções e acordos coletivos poderão dispor apenas sobre a compensação e redução da jornada, nos exatos termos do art. 7º, XIII, da CF, *in verbis*:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:  
[...]  
XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;<sup>226</sup>

A presente ressalva é plenamente cabível também ao disposto no art. 235-H da CLT, o qual confere aos instrumentos coletivos o poder de estabelecimento de jornadas especiais de trabalho. Contudo, a norma deve ser observada de forma sistemática, respeitando-se sobremaneira as determinações dos descansos nela inseridas.

### **3.5.A - Da inconstitucionalidade do 235-F, CLT (jornada “12 x 36”)**

O novo art. 235-F, da CLT vem assim redigido:

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.<sup>227</sup>

Constata-se que neste dispositivo o legislador conferiu efetivo poder derogatório às convenções e acordos coletivos sobre a Constituição, pois estabeleceu abstratamente limite de 12 (doze) horas diárias de trabalho, em frontal violação ao limite constitucional diário de 8 (oito) horas estabelecido pelo art. 7º, XIII, da CF. Diversamente do que ocorre com os artigos 235-C, *caput* e 235-H da CLT, nos quais a conformação à Constituição pode ser alcançada pelo exercício hermenêutico, a literalidade do art. 235-F da CLT não deixa espaço para

<sup>226</sup> BRASIL, Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

<sup>227</sup> BRASIL. **Lei 12619, de 30 de abril de 2012**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm). Acesso em: 16/01/2013

contemporizações, contendo uma insuperável antinomia jurídica. Destarte, é flagrante a inconstitucionalidade da previsão inserida no art. 235-F da CLT.<sup>228</sup>

Não se desconhece que a jurisprudência, ao considerar as peculiaridades de alguns segmentos, vem admitindo a aplicação da jornada “12 x 36” por meio de negociações coletivas. Ocorre que a nova legislação não se cinge à proteção dos indivíduos apenas no que tange à esfera laboral, já que de forma incontestada a sua abrangência é muito superior, atingindo de fato toda a sociedade.

A atividade deste trabalhador é naturalmente fatigante e penosa, exigindo do motorista total atenção durante toda a jornada de trabalho. Admitir que esses trabalhadores laborem por doze horas diárias constitui verdadeiro absurdo, à medida que tal disposição viola o objetivo do próprio diploma jurídico no qual foi inserida.

Mas, conforme conclui Moraes em meio a essa gritante problemática da lei:

Todavia, o fato é que tal veto não sobreveio, cabendo o enfrentamento da questão em sede de controle concentrado de constitucionalidade por meio da Ação Direta de Inconstitucionalidade, ou mesmo, por meio do controle difuso de constitucionalidade nos casos concretos que certamente virão.<sup>229</sup>

### **3.5.B - Tempo computado como jornada de trabalho (art. 235-C, § 2º, CLT)**

Na linha dada pelo art. 4º da CLT, é considerado, para o fim de aferição da jornada de trabalho, o tempo em que o empregado se encontra à disposição do empregador. A lei, todavia, exclui o “tempo de espera”, os intervalos de refeição, repouso e de descanso. Além disso, conforme considerações posteriores, o chamado “tempo de reserva” também não é computado na jornada de trabalho.

Embora os conceitos relativos aos tempos de “espera” e de “reserva” sejam mais bem abordados à frente, uma observação se faz oportuna: sem olvidar que a realidade atual vivenciada pelos motoristas implica absoluta inexistência de remuneração dos períodos de tempo taxados pela nova lei como “espera” e “reserva”, cabe observar que a exclusão desses períodos temporais da jornada de trabalho é de duvidosa constitucionalidade, sobretudo em razão da sua remuneração gravitar em patamar inferior ao previsto no art. 7º, XVI, da Constituição Federal.<sup>230</sup>

---

<sup>228</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

<sup>229</sup> Ibidem.

<sup>230</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

### 3.5.C - “Tempo de espera” (art. 235-C, § 8º c/c art. 235-E, §§ 4º e 5º, CLT)

O “tempo de espera” constitui destacada inovação da norma, mas já é um velho conhecido dos motoristas de transporte de cargas. Com previsão no § 8º do art. 235-C da CLT, corresponde ao tempo excedente à jornada normal de trabalho no qual o motorista aguarda na fila a carga/descarga da mercadoria ou, ainda, a fiscalização da mercadoria em barreiras fiscais ou alfandegárias.<sup>231</sup>

É também considerado “tempo de espera”, nas viagens de longa distância, o período excedente à jornada de trabalho no qual o empregador exija que o empregado permaneça junto ao veículo, conforme disposto no art. 235-E, § 4º, da CLT.

Dito de outra forma, o art. 235-E, § 4º, da CLT estabelece que, em regra, após cumprida a jornada de trabalho o motorista fica dispensado do serviço, salvo se a permanência junto ao veículo decorrer de exigência patronal, caso no qual o tempo de permanência junto ao veículo será computado como “tempo de espera”.

Seguindo a regra interpretativa de que o ordinário se presume e o extraordinário se prova, a redação do dispositivo leva a crer que a dispensa do serviço após a jornada é presumida, ao passo que eventual exigência patronal para que o motorista permaneça junto ao veículo deve ser provada.

No entanto, não é esse o melhor entendimento, pois ao contrário do que a norma leva a crer, o que ocorre normalmente na atividade do transporte rodoviário de cargas é a permanência do motorista junto ao veículo. Isto ocorre porque raramente há disponibilização, pelo empregador, seja por meio do custeio das despesas de hospedagem, seja pelo oferecimento de local de repouso, das mínimas condições de conforto para que o trabalhador possa gozar do seu tempo livre. Sendo assim, devido à falta de estrutura fornecida pelo empregador, o veículo passa a ser o local com melhores condições para a permanência do empregado.<sup>232</sup>

Essa situação é agravada no caso das filas de embarque e desembarque, quando a permanência do motorista junto ao caminhão é necessária e ininterrupta. Essa permanência, especialmente na fase das safras agrícolas, chega a implicar em vários dias na fila.

Sendo assim, para bem interpretar e aplicar o art. 235-E, § 4º, da CLT, importante observar o critério dado pelo art. 335 do Código de Processo Civil, segundo o qual devem ser

---

<sup>231</sup> Ibidem.

<sup>232</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

consideradas as regras de experiência comum subministradas pela observação do que ordinariamente acontece.<sup>233</sup>

Ora, se ordinariamente o que acontece é a permanência compulsória do motorista junto ao veículo, cabe ao empregador comprovar que o trabalhador dispõe, após o cumprimento da sua jornada, de efetivas condições de deixar o veículo e de gozar adequadamente e em condições mínimas de conforto o seu tempo livre.

Por outro lado, forçoso reconhecer que, eventualmente, a inexistência de condições dignas de conforto decorre não de ato ou omissão do empregador, mas, sim, das embarcadoras. Desse modo, embora a responsabilidade direta pelo pagamento do “tempo de espera” seja do empregador, nada impede que este, amigavelmente ou em ação regressiva, se volte contra a embarcadora a fim de se ver ressarcido do custo adicional. Tal pretensão além de decorrer do princípio geral de que quem causa dano deve repará-lo, deriva, agora, da expressa disposição do art. 9º da lei, que atribui também ao embarcador a responsabilidade por garantir as condições sanitárias e de conforto mínimas preconizadas pelas Normas Regulamentadoras do MTE.

No mesmo sentido do § 4º do art. 235-E da CLT, seu § 10 prescreve que caso o motorista prefira, por decisão sua, permanecer junto ao veículo após a jornada para o gozo dos intervalos inter ou intrajornada resta descaracterizado o “tempo de espera”, descabendo, pois qualquer remuneração adicional.

Com base nos fundamentos a pouco expendidos, para o fim de descaracterização do “tempo de espera”, nos termos do art. 235-E, § 10, da CLT é necessário que reste indene de dúvidas que a permanência do empregado junto ao veículo ocorreu por sua única e exclusiva vontade, ou seja, ainda que tal circunstância conste de declarações firmadas pelo empregador e pelo empregado, é necessário que as circunstâncias da prestação dos serviços permitam constatar a verossimilhança da espontaneidade.<sup>234</sup>

Além disso, vale lembrar que ainda que confirmada a espontaneidade da permanência, perpassado o tempo correspondente ao gozo dos intervalos intra e interjornada, passa a ser computada normalmente a jornada de trabalho, ainda que o veículo permaneça parado.

---

<sup>233</sup> Ibidem.

<sup>234</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

### 3.5.C1.-Remuneração do “tempo de espera” (art. 235-C, § 9º, CLT)

As disposições do artigo 235-C, § 9º, da CLT, determinam que o “tempo de espera”, embora não seja computado na jornada de trabalho, é indenizado com adicional de 30% sobre o salário-hora.

Conforme aduzido alhures, tanto a exclusão do cômputo de tal tempo para o fim de aferição da jornada de trabalho, quanto sua forma de remuneração, conduz a fundados questionamentos acerca da constitucionalidade do dispositivo, uma vez que o “tempo de espera”, inegavelmente constitui período no qual o trabalhador está à disposição do empregador, razão pela qual deveria, em princípio, ser remunerado conforme os ditames do art. 7º, XVI, da Constituição Federal.

Sob outro norte, sem embargos à sua constitucionalidade ou não, o caráter indenizatório do “tempo de espera” ditado pelo dispositivo é relativo, uma vez que sua habitualidade e intensidade poderão caracterizá-lo como verba salarial, conforme entendimento jurisprudencial pacificado nas Súmulas 101 e 132 do C. TST. Desse modo, aplicando-se analogicamente o entendimento da Súmula 101 do C. TST é possível estabelecer o critério de que se a remuneração do tempo de espera superar 50% do salário do motorista, o montante pago a este título deverá integrar a remuneração do trabalhador para todos os fins.<sup>235</sup>

É imperioso observar que, ainda que se tenha por constitucional a figura do “tempo de espera”, cabe salientar que sua caracterização deve ter por base uma interpretação restritiva. Isto porque o novo instituto limita o direito fundamental ao cômputo da jornada de trabalho (art. 7º, XIII, CF).

Desse modo, por exemplo, o tempo excedente à jornada normal gasto em fiscalizações das polícias rodoviárias federal e estadual deve ser considerado como horas extraordinárias. Tal conclusão pode ser alcançada, também, pelo fato de ser obrigação do empregado se submeter a tais fiscalizações, sob pena de cometimento de falta funcional (art. 235-B, V, CLT).

Ademais, adotando a interpretação restritiva ora defendida, em viagens que não se caracterizem como de longa distância (com retorno em menos de vinte e quatro horas), o tempo excedente à jornada no qual o motorista permaneça junto ao veículo, por sua vontade ou não, será considerado como hora extraordinária.

---

<sup>235</sup> Ibidem.

### **3.5.D - Tempo de descanso ou “intervalo de direção” (art. 235-D, I da CLT e art. 67-A, 1º do CTB)**

O tempo de descanso referido nos artigos 235-D, I, da CLT e 67-A, § 1º, do CTB, aqui denominado “intervalo de direção”, corresponde a um período de trinta minutos de descanso a cada quatro horas de direção ininterrupta, podendo este ser usufruído de modo fracionado dentro do módulo de quatro horas de viagem.

Vale observar que embora o “intervalo de direção” esteja previsto no artigo relativo às viagens de longa distância (aquelas que implicam ausência da sede ou da residência do empregado por mais de vinte e quatro horas), ele se aplica a qualquer viagem que supere o limite de quatro horas, mesmo porque, conforme já mencionado, tal imposição é dada em caráter geral pelo art. 67-A, § 1º, do CTB, também introduzido pela lei em comento.

Embora haja a previsão de fracionamento do “intervalo de direção”, insta frisar que as paradas para abastecimento ou reparos não poderão ser consideradas como parte do gozo deste intervalo, já que essas se enquadram na regra geral de tempo à disposição do empregador.

Neste sentido, vale referir o art. 1º, parágrafo único, III, da Resolução n. 405 do CONTRAN, que exclui textualmente do cômputo do “intervalo de descanso” as interrupções involuntárias, tais como as decorrentes de engarrafamentos, semáforo e sinalização de trânsito.

O CONTRAN atentou para o eventual desvirtuamento do “intervalo de direção” por meio da concessão de “micropausas”, ao limitar seu fracionamento a três períodos de dez minutos, no máximo (§ 1º do art. 3º da Resolução n. 405/2012).

Digno de nota o fato de o “intervalo de direção” ser computado na jornada normal de trabalho, uma vez que não fora listado entre as exceções do art. 235-C, § 2º, da CLT.

Hipótese peculiar é a possível concomitância da concessão e gozo do “intervalo de direção” e do intervalo intrajornada autorizada pelo art. 235-D, II da CLT.

No caso de concessão simultânea dos intervalos intrajornada para alimentação e de direção há que se atentar para o fato de que o primeiro não é computado na jornada de trabalho, ao contrário do segundo.<sup>236</sup>

Por derradeiro, não há que se desprezar a gama de princípios protetivos da seara laboral na observação da citada legislação:

---

<sup>236</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

Sendo assim, nesta situação, por força do princípio da condição mais benéfica, deve haver o cômputo do período correspondente ao “intervalo de direção” na jornada, ainda que coincidente com o intervalo para refeição, eis que essa é a interpretação que melhor atende aos interesses do empregado.<sup>237</sup>

### 3.5.E - “Tempo de reserva” (art. 235-E, §§ 6º e 7º, CLT)

O chamado “tempo de reserva”, sobre o qual pesa dúvida razoável acerca da sua constitucionalidade, já contava com previsão legal no art. 26 da Lei n. 7.183/1984, que define a Reserva como o período de tempo em que o aeronauta permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.<sup>238</sup>

A nova lei confere nova roupagem ao instituto, para classificar como de “reserva” o tempo no qual o motorista estiver em repouso no veículo em movimento (art. 235-E, § 6º, da CLT), aplicável nos casos onde a condução do veículo é compartilhada por mais de um motorista.

Embora não mencionado como exceção ao cômputo de jornada, o “tempo de reserva” excedente à jornada normal também não é considerado para o fim de aferição do tempo de efetivo trabalho. Essa interpretação é resultado da análise combinada do art. 235-C, *caput*, e do art. 235-E, § 6º, da CLT.

Segundo concluiu Moraes, já muito citado porque desde há muito luta por melhores condições da categoria:

O “tempo de reserva”, embora não computado na jornada de trabalho, é remunerado na base de 30% do valor correspondente ao salário-hora (§ 9º do art. 235-C da CLT), cabendo ressaltar que não remanesce dúvida quanto ao caráter salarial da verba, devendo esta repercutir sobre todas as demais verbas salariais. Todavia, diversamente do que ocorre com o “tempo de espera”, o “tempo de reserva” não é remunerado integralmente com adicional de 30%, mas apenas com o valor de 30% correspondente à hora-normal.<sup>239</sup>

Insta esclarecer que o “tempo de reserva”, a exemplo do que ocorre com o “tempo de espera”, começa a ser contado a partir do fim da jornada normal, ou seja, ainda que repousando no veículo sob a condução do outro motorista, enquanto perdurar o horário da jornada normal de trabalho, não terá início a contagem do “tempo de reserva”.

---

<sup>237</sup> Ibidem.

<sup>238</sup> Ibidem.

<sup>239</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

Por fim, partindo da premissa de que o repouso com o veículo em trânsito não garante a adequada recuperação do empregado, o §7º do art. 235-E da CLT garante ao motorista o mínimo de seis horas consecutivas de repouso fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

### **3.6 - Disposições especiais no caso de Viagem de Longa Distância (arts. 235-D e 235-E, CLT)**

O art. 235-D, *caput*, da CLT conceitua a viagem de longa distância como aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 horas.

#### **3.6.A - O Descanso Semanal Remunerado nas viagens de Longa Distância (art. 235-E, § 1º, CLT)**

O descanso semanal remunerado – DSR nas viagens de longa distância vem regrado no § 1º do art. 235-E, *in verbis*:

Art. 235-E. ...§ 1o Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso.<sup>240</sup>

Cabe ressaltar que o § 3º do art. 235-C da CLT prescreve a regra geral de trinta e cinco horas a título de DSR, ao passo que o § 1º do art. 235-E da CLT prevê o DSR de trinta e seis horas, sendo necessário esclarecer que em ambas as prescrições houve a imprópria soma do intervalo interjornada de onze horas, de modo que, em verdade, se tem como regra para o motorista empregado o DSR de vinte e quatro horas nas viagens de curta duração e de vinte e cinco horas para as viagens de longa distância.

É curiosa a razão pela qual o DSR nas viagens de longa distância ter sido estipulado com uma hora a mais do que o DSR nas viagens de curta duração. Trata-se de questão

---

<sup>240</sup> BRASIL. Lei 12619, de 30 de abril de 2012. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm). Acesso em: 16.01.2013.

atinente ao processo de negociação que permeou a elaboração da lei. O segmento do transporte de cargas assentiu ao pleito das representações sindicais laborais para ampliar em uma hora o DSR. Todavia, tal pleito não foi aceito pelo segmento empresarial do transporte de passageiros. Em razão disso, apenas nas viagens de longa duração, próprias do transporte de cargas, houve a ampliação.<sup>241</sup>

Questão de ordem prática de maior relevo diz respeito à cumulatividade do DSR nas viagens de longa distância.

Como se infere pelo disposto no § 1º do art. 235-E, restou possibilitada a concessão cumulada do DSR, caso a empresa não ofereça condições adequadas para seu gozo ao longo da viagem.

Em que pesem aos fundados questionamentos quanto ao cabimento desta cumulatividade, o fato é que o projeto de lei previa no § 2º do art. 235-E a limitação de tal acúmulo ao máximo de três DSR's, à medida que prescrevia o limite de cento e oito horas de DSR's acumulados, ou seja, três vezes o módulo semanal de trinta e seis horas.

Ocorre que o Poder Executivo vetou o § 2º do art. 235-E por considerá-lo inconstitucional, todavia manteve incólume a redação do § 1º, ou seja, acabou por abrir espaço para o entendimento de que os DSR's nas viagens de longa distância podem ser cumulados sem nenhum limite, desde que o empregador não proveja condições adequadas para o seu gozo ao longo do afastamento.

A toda evidência, tal entendimento pode conduzir a absurdos, porque não são raras situações nas quais os motoristas transportadores de carga se ausentam por meses em viagem. Diante disso, necessário empregar o critério da razoabilidade para evitar que o instituto do descanso semanal seja completamente desvirtuado.

Pois bem, se por um lado parece conveniente ao trabalhador que goze seu descanso semanal junto à família, por outro não se pode admitir a cumulatividade indefinida de descansos, sendo razoável, numa interpretação histórica da norma, estabelecer como limite o número de três DSR's, conforme previa o dispositivo vetado.

---

<sup>241</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

### **3.6.B - Ocorrência de força maior nas viagens de Longa Distância (art. 235-E, CLT)**

Especial preocupação reside na indeterminação da extenuação da jornada no caso de força maior, prevista no § 9º do art. 235-E da CLT. Embora o dispositivo trate de exceção, dada a subjetividade da sua caracterização, ele pode conduzir à exigência de trabalho por períodos absolutamente incompatíveis com os limites biológicos, cabendo ao aplicador da lei, no caso concreto, aferir a razoabilidade do seu emprego.<sup>242</sup>

Ademais, por se tratar de norma de exceção e limitativa de direito ligado à saúde do trabalhador, sua interpretação deve ser restritiva, de modo que apenas em viagens consideradas de longa distância deverá ser aplicada essa prescrição legal. Sendo assim, ocorrendo força maior nos demais tipos de viagens, deverá ser observada a disposição celetista geral insculpida no art. 61 da CLT, que fixa, no seu § 2º, o limite de doze horas de trabalho.<sup>243</sup>

### **3.7. Restrições às modalidades de remuneração prejudiciais ao controle da jornada (art. 235-G, CLT)**

Inspirada no artigo 10, item 1, do Regulamento (CE) n. 561/2006, do Parlamento Europeu, a disposição inserida no art. 235-G, da CLT representa poderoso instrumento para evitar a superexploração consentida dos motoristas, pois o perigo dessa modalidade de remuneração pode transformá-los em “maníacos pelo trabalho”, como outrora alertado no capítulo 1 deste trabalho, quando da citação de Gareth Morgan.

Em que pese à parte final do dispositivo conter ressalva aberta para que a restrição a determinadas formas de pagamento, tais como comissões, esteja condicionada à demonstração de prejuízo, ainda que potencial, à segurança rodoviária, à coletividade ou possibilitar violação das normas da lei sob análise, o fato é que tal potencialidade danosa é ínsita à atividade de transporte.<sup>244</sup>

Sob esse prisma, tem-se que a vedação ao pagamento por comissões passa a ser a regra no segmento, de modo que a referida ressalva aberta deve ser compreendida no sentido

---

<sup>242</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

<sup>243</sup> Ibidem.

<sup>244</sup> Ibidem.

de conferir a necessária flexibilidade à norma, possibilitando o pagamento por comissão, por exemplo, naquelas situações onde a prestação dos serviços de transporte se dá durante período fixo de tempo, ou ainda, quando a comissão esteja vinculada à qualidade do trabalho, e não à sua quantidade, tal como ocorre quando há modulação da parte variável da remuneração em função do consumo de combustível.<sup>245</sup>

### **3.7.A - Delegação à norma coletiva para regulação de jornadas especiais (art. 235-H, CLT)**

A regra dada pelo novo art. 235-H da CLT merece destacada atenção. Ela aparenta conferir aos sindicatos poder quase ilimitado para dispor sobre outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador, incluindo jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos integrantes da relação de emprego, que poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação.<sup>246</sup>

Sua interpretação deve ser cautelosa. Dever ser dada ênfase à limitação da autonomia coletiva da vontade quando as disposições forem prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador ou, ainda, quando forem contrárias às disposições inseridas na CLT e, obviamente, também na Constituição Federal.<sup>247</sup>

Tal cuidado deve ser observado, sob pena de derrogação tácita da CLT e da própria Constituição por meio de instrumentos coletivos demasiadamente abrangentes.

Especial prudência deve ser dispensada à limitação da jornada propriamente dita, pois, se levado ao pé da letra, instrumento coletivo poderia estabelecer jornadas especiais sem maiores critérios. Todavia, conforme já referido quando comentado o *caput* do art. 235-C, qualquer inovação coletiva acerca dos limites de jornada, deve observar os parâmetros dados pelo art. 7º, XIII, da Carta Magna.

---

<sup>245</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. cit.

<sup>246</sup> Ibidem.

<sup>247</sup> Ibidem.

### 3.8 - Fracionamento do intervalo intrajornada (art. 71, §5º, CLT)

Conforme já referido, a autorização legislativa para que instrumento coletivo fracione o intervalo intrajornada mostra-se claramente inconstitucional e em confronto com entendimento pacificado pela maior Corte trabalhista do país.

Por certo o legislador tomou por base a Orientação Jurisprudencial n. 342 da SBDI-1 do C. TST, *verbis*:

OJ-SDI1-342 INTERVALO INTRAJORNADA PARA REPOUSO E ALIMENTAÇÃO. NÃO CONCESSÃO OU REDUÇÃO. PREVISÃO EM NORMA COLETIVA. INVALIDADE. EXCEÇÃO AOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS, EMPREGADOS EM EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

I - É inválida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a supressão ou redução do intervalo intrajornada porque este constitui medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, garantido por norma de ordem pública (art. 71 da CLT e art. 7º, XXII, da CF/1988), inofensa à negociação coletiva.

II – Ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os condutores e cobradores de veículos rodoviários, empregados em empresas de transporte público coletivo urbano, é válida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a redução do intervalo intrajornada, desde que garantida a redução da jornada para, no mínimo, sete horas diárias ou quarenta e duas semanais, não prorrogada, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.<sup>248</sup>

Cabe frisar que, acertadamente, a superior corte de justiça trabalhista reconhece que a regra geral é a invalidade do fracionamento do intervalo intrajornada pela via coletiva, conforme bem esclarecido pelo item I da Orientação Jurisprudencial.

O intervalo intrajornada possui dupla função: destina-se à alimentação e ao repouso do empregado, bem como visa à preservação da saúde, física e mental do trabalhador, por meio do descanso. Trata-se de corolário do direito fundamental à saúde, insculpido como direito social dos cidadãos no art. 6º da Carta Magna.

Atenta à densidade normativa do art. 71 da CLT, a Subseção de Dissídios Individuais n. 1 do Colendo TST, ao analisar o incidente de uniformização n. 1226/2005-005-24-00.1, por apertada maioria, decidiu dispensar tratamento especial aos condutores e cobradores do transporte coletivo urbano, passando a admitir cláusula coletiva que fracione o intervalo intrajornada, justificando que tal exceção se deu em razão das “condições especiais de

<sup>248</sup> BRASIL. **Tribunal Superior do Trabalho**. Disponível em: < [http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/OJ\\_SDI\\_1/n\\_s1\\_341.htm#TEMA342](http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/OJ_SDI_1/n_s1_341.htm#TEMA342)>. Acesso em: 08/04/2013

trabalho a que são submetidos estritamente os condutores e cobradores de veículos rodoviários, empregados em empresas de transporte público coletivo urbano”.<sup>249</sup>

A SBDI-1 do C. TST foi cuidadosa em estabelecer critérios capazes de preservar a saúde do trabalhador, mesmo na exceção acima mencionada, explicitando que a cláusula coletiva “flexibilizadora”, para ser considerada válida deve contemplar: a) a redução mínima da jornada diária de trabalho para sete horas e a semanal para quarenta e duas horas; b) que a redução da jornada não implique correspondente redução remuneratória; c) que a jornada, além de reduzida, não possa ser prorrogada; d) que as frações do intervalo intrajornada, concedidos ao fim de cada viagem (volta do ônibus), não sejam descontadas da jornada.

Embora o item II do verbete guarde certa semelhança com a nova disposição legal inserida no § 5º do art. 71 da CLT, suas diferenças são marcantes e determinantes para a conclusão de que a inovação é inconstitucional. A fim de bem analisar o novo dispositivo, segue sua transcrição:

§ 5º Os intervalos expressos no caput e no § 1º poderão ser fracionados quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.<sup>250</sup>

Verifica-se que o dispositivo discrepa da orientação pretoriana nos seguintes pontos: a) enquanto a OJ limita a exceção ao condutor e ao cobrador, o dispositivo alcança, além destes, os fiscais de campos e afins; b) a OJ reconhece as condições especiais de trabalho no transporte coletivo urbano, enquanto o dispositivo se refere a transporte coletivo de passageiros, de modo a ampliar a exceção para o transporte de passageiros interurbanos e interestaduais, cujas condições de trabalho são absolutamente diversas; c) a OJ fala em concessão de intervalos menores ao fim de cada viagem (volta do ônibus), enquanto o dispositivo se refere à concessão de frações de intervalo entre o final da primeira hora e o início da última hora trabalhada, reforçando a conclusão de que a OJ fala de motoristas do transporte coletivo urbano, enquanto o dispositivo trata dos trabalhadores do transporte coletivo interurbano; d) a OJ condiciona a validade do ajuste coletivo à redução da jornada

<sup>249</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op.cit.

<sup>250</sup> BRASIL. **Lei 12.619, de 30 de abril de 2012.**

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm). Acesso em: 16.01.2013.

em, pelo menos, uma hora, enquanto o dispositivo nada diz a respeito; e) a OJ limita, em caráter absoluto, a prorrogação da jornada, ao passo que o dispositivo silencia.<sup>251</sup>

### **3.9 - Do empregado ao cidadão. Saúde e segurança em destaque.**

A Lei n. 12.619/2012, conforme já abordado, abarcou os motoristas empregados e autônomos, nacionais e aqueles contratados no estrangeiro que transitam no território brasileiro.

Importante essa observação para evitar a concorrência desleal, pela disparidade dos custos que serão suportados por quem cumpre a legislação; não se pode desconsiderar que o controle de jornada e do efetivo gozo dos período de descanso na verdade constituem normas de ordem pública, destinadas a proteger não só o trabalhador, mas também terceiros que ao seu lado trafegam em ruas, estradas e avenidas, de sorte que a responsabilidade pelo cumprimento da lei deve também ser cobrada do motorista estrangeiro que presta serviço em território brasileiro. Assim, para nos resguardar, a lei alterou o Código de Trânsito Brasileiro, exigindo observação dos seus parâmetros por todo e qualquer condutor:

Por oportuno, o Protocolo de Cooperação e Assistência Jurisdicional em Matérias Civil, Comercial, Trabalhistas e Administrativa, assim determinou em seu artigo 3º:

Os cidadãos nacionais e residentes permanentes de um dos Estados-partes fruirão, nas mesmas condições que os cidadãos e residentes permanentes do outro Estado Parte, do livre acesso à jurisdição em tal Estado para a defesa de seus direitos e interesses.<sup>252</sup>

Nota-se que os motoristas, cujas funções são executadas em território nacional devem obedecer ao CTB e à lei 12.619/2012 e demais legislações relacionadas com as condições de segurança no tráfego rodoviário.

Para não deixarmos de constar, a importância referente á abordagem da dimensão social e do mecanismo de proteção aos trabalhadores do Mercosul, em 10 de dezembro de 1998 foi assina a “Declaração Sociolaboral do Mercosul”, na qual os Estados-Parte trataram um tema inédito no processo de integração, a qual deu a devida importância ao processo de integração social, que consagrasse um mínimo de direitos a serem respeitados pelos

---

<sup>251</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Op. Cit.

<sup>252</sup> MERCOSUL. Disponível em: <  
[http://www.mercosur.int/msweb/Normas/Tratado%20e%20Protocolos/CMC\\_1992\\_Dec\\_005\\_PT\\_ProtocoDasLe%C3%B1as.pdf](http://www.mercosur.int/msweb/Normas/Tratado%20e%20Protocolos/CMC_1992_Dec_005_PT_ProtocoDasLe%C3%B1as.pdf)>. Acesso em: 08./0./2013.

integrantes de referido bloco econômico, mormente os direitos consagrados em sete das principais Convenções da OIT (Organização Internacional do Trabalho): Convenções ns. 29 e 105 – Abolição de Trabalho Escravo; Convenção n. 87 – Liberdade de Associação; Convenção n. 98 – Liberdade de Negociação Coletiva; Convenção n. 138 – Proibição do Trabalho Infantil; Convenções ns 100 e 111 – Não-discriminação.

Assim, os membros governamentais, observando o avanço no tratamento da dimensão social, reafirmaram sua posição pela assinatura da Declaração supra, mencionada, , contando com um mecanismo de aplicação e seguimento que permitisse condições para criar uma evolução em direção a um documento de importante institucionalidade para promover sua vigência efetiva.

A Declaração Sociolaboral do Mercosul assim dispõe:

Art.17. Saúde e Segurança no Trabalho:

Todo trabalhador tem o direito de exercer suas atividades em um ambiente de trabalho sadio e seguro, que preserve sua saúde física e mental e estimule seu desenvolvimento e desempenho profissional. Os Estados partes comprometem-se a formular, aplicar e atualizar em forma permanente e em cooperação com as organizações de empregadores e trabalhadores, políticas e programas em matéria de saúde e segurança dos trabalhadores e do meio ambiente do trabalho, a fim de prevenir os acidentes de trabalho e as enfermidades profissionais, promovendo condições ambientais propícias para o desenvolvimento das atividades dos trabalhadores.

Art.18. Da inspeção do trabalho: Todo trabalhador em direito a uma proteção adequada no que se refere as condições e ao meio ambiente de trabalho. Os Estados partes comprometem-se a instituir e a manter serviços de inspeção do trabalho, com o propósito de controlar em todo o seu território o cumprimento das disposições normativas que dizem respeito à proteção dos trabalhadores e às condições de saúde e segurança no trabalho.<sup>253</sup>

Ainda na seara de cooperações internacionais, destaca-se o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, existente entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Peru e Uruguai, notadamente o que dispõe o artigo 4º, item 1, ao dispor que “aplicar-se-ão às empresas que efetuem transporte internacional, assim como a seu pessoal, veículos e serviços que prestem no território de cada país signatário, as leis e regulamentos nela vigentes.”<sup>254</sup>

Percebe-se que o conteúdo analítico da Declaração Sociolaboral do Mercosul não pretende exaurir a apreciação de todas as garantias trabalhistas previstas nos países do Mercosul, mas, sim, focar apenas a legislação básica em matéria dos conceitos e princípios mais destacados em cada país.

Como aduz Cláudia Ferreira Cruz:

<sup>253</sup>MERCOSUL.

Disponível

em:<

[http://www.dhnet.org.br/direitos/deconu/a\\_pdf/dec\\_sociolaboral\\_mercosul.pdf](http://www.dhnet.org.br/direitos/deconu/a_pdf/dec_sociolaboral_mercosul.pdf)>. Acesso em: 08.04.2013.

<sup>254</sup>BRASIL. Decreto n. 99.704, de 20 de novembro de 1990. Disponível em: <HTTP://www2.planalto.gov.br>. Acesso em: 24.04.2012.

Os países do Mercosul inserem, em seus ordenamentos jurídicos, normas referentes à saúde, segurança e à higiene do trabalho. Na elaboração da matriz, forma usadas como referência as medidas de seguridade e meio ambiente das indústrias, demonstrando, dessa maneira, a atenção dada a esses temas pelos países do Mercosul.

A Declaração preocupa-se, também, com pontos de relevância para o bem-estar do trabalhador, garantindo a todos o direito de “exercer suas atividades em um ambiente de trabalho sadio e seguro, que preserve sua saúde física e mental e estimule seu desenvolvimento e desempenho profissional.” Estipula, ainda, que os Estados-Parte “comprometam-se a formular, aplicar e atualizar em forma permanente, e em cooperação com as organizações de empregadores e de trabalhadores, políticas e programas em matéria de saúde e segurança dos trabalhadores e do meio ambiente de trabalho, a fim de prevenir os acidentes de trabalho e as enfermidades profissionais, provendo condições ambientais propícias para o desenvolvimento das atividades dos trabalhadores.”<sup>255</sup>

A Lei n. 12.619/2012 sinaliza de forma clara, que além da natureza laboral protetiva, a limitação da jornada do motorista também está destinada a assegurar condições para o exercício da direção responsável, em benefício do entorno social em que atua, evitando que o cansaço ponha em risco a integridade física, saúde e segurança dos demais cidadãos.

Norberto Bobbio, conferindo formatação jurídica aos conceitos de macrolesão e interesse coletivo, entre outros que se observam no ordenamento nacional, aduz que as normas específicas devem contribuir para exponenciar os efeitos irradiantes da função promocional do direito em geral, “promover a realização de atos socialmente desejáveis”, perspectiva que no Estado contemporâneo vive momento virtuoso de ampliação, pois é preciso “utilizar os conhecimentos cada vez mais adequados que as ciências sociais estão à altura de nos fornecer sobre as motivações do comportamento desviante e sobre as condições que o tornam possível com o objetivo não de recorrer às reparações quando ele já houver sido praticado, mas de impedir que ocorra”.<sup>256</sup>

Nesse sentido, Domenico de Masi<sup>257</sup> alerta que, “o principal obstáculo a libertação do homem da escravidão do trabalho não é causado pelos atrasos da tecnologia, mas pelos atrasos da cultura”.

Assim, todos os implicados devem ater-se à nova legislação e cumpri-la, mormente para dar maior segurança nas estradas e propiciar aos trabalhadores condições mais dignas e seguras no trabalho, constituindo a referida legislação uma nova face ao direito trabalhista brasileiro.

<sup>255</sup> CRUZ, Cláudia Ferreira. **Os direitos fundamentais dos trabalhadores e a Carta Sociolaboral do Mercosul**. São Paulo: LTr, 2005. P. 93/94

<sup>256</sup> BOBBIO, Norberto. **Da estrutura à função** – Novos estudos da teoria do direito. São Paulo: Manole, 2007, p. 36.

<sup>257</sup> DE MASI, Domenico. **Desenvolvimento sem trabalho**, op.cit. p. 30.

## 4 - SAÚDE E SEGURANÇA DO MOTORISTA PROFISSIONAL

### 4.1 - Impacto histórico na saúde do trabalhador

A preocupação com a saúde do trabalhador remonta aos tempos de Hipócrates (c.460-c. 377 a.C) quando observou uma doença profissional relacionada ao chumbo. Por sua vez, Plinius Secundus (Plínio, o velho) no século I, enciclopedista e médico romano, tratou do envenenamento pelo mercúrio como doença típica dos escravos que trabalham como mineiros.<sup>258</sup>

A relação entre trabalho e saúde/doença dos trabalhadores, constatada desde a Antiguidade, nem sempre se constitui em foco de atenção. No trabalho escravo ou no regime servil, inexistia a preocupação em preservar a saúde dos que eram submetidos ao trabalho. O trabalhador, o escravo, o servo eram peças de engrenagens “naturais” pertencentes a terra, assemelhados a animais e ferramentas, sem história, sem progresso, sem esperança terrestre, até que seus corpos, pudessem voar livres pelos ares ou pelos céus da metafísica.<sup>259</sup>

No entanto, foi só com Bernardino Ramazzini que a Medicina do Trabalho foi reconhecida como ramo científico. Mestre inigualável, sagrou-se com a famosa frase – “me digas do que te ocupas e eu direi do que adoecerás.”<sup>260</sup>

Notadamente, o trabalho é fator determinante para o desencadeamento de inúmeras doenças. E o quadro é agravado no seio da frenética sociedade atual. A busca incessante pelo lucro faz com que as pessoas vivam para trabalhar e morram pelo trabalho.

Esse painel desperta o interesse interdisciplinar. Uma vez que, o problema ultrapassa as fronteiras, justamente, por tocar no ser humano – centro da sociedade – conforme o antropocentrismo.

Mas, se no passado, o foco era o teocentrismo. Hoje, os olhos se voltam somente para o dinheiro. Nessa esteira, vale trazer à baila o trecho da crônica de Irineu Tolentino:

Veja só: no principio era o "Verbo" e o Verbo era Deus. Esse era o tempo do puro teocentrismo. Mas o Verbo fez o homem, e, como tudo o que nasce mudo, o homem, para variar, aprendeu a falar, a escrever e a acumular conhecimento (e soberba). Daí em diante, foi um passo para instituir o antropocentrismo. Cheio de poder, o homem

<sup>258</sup> ROCHA, Elaine. **Saúde Ocupacional: Doenças Profissionais**.

Disponível em: <<http://www.slideshare.net/helenairocha/>>. Acesso em: 12 jan. 2013.

<sup>259</sup> NOSELLA P. Trabalho e educação. In: MINAYO, CG, FRIGOTTO, G, ARRUDA, M, NOSELLA, P. **Trabalho e conhecimento: dilema na educação do trabalhador**. São Paulo: Cortez, 1989, p. 27-42.

<sup>260</sup> MOTA, Daniel Pestana. Direito, trabalho e saúde: uma equação possível? In: VIZZACCARO – AMARAL, André Luís; MOTA, Daniel Pestana; ALVES, Giovanni (Org.). **Trabalho e saúde: a precarização e a saúde do trabalhador no Século XXI**. São Paulo: LTr, 2011, p. 187.

não poderia deixar de "ter o controle das coisas" e nem de Deus, porque senão esse tal de Deus poderia tomar-lhe o trono. Sucedeu-se então o "egocentrismo", "dinheirocentrismo", "consumocentrismo", "politicocentrismo", "corruptocentrismo", etc, estratégias de resultados instantâneos ou de prosperidade material.<sup>261</sup>

Se o trajeto da História é de forma pendular, quando a comunidade atinge o extremo, automaticamente, vozes ecoam para a necessidade da caminhada no sentido oposto.

A luta por mudanças demonstra que o corpo social está doente e enfadado com a cultura consumista que passa ao largo de exemplos de dignidade e moral. Nesse diapasão, Émile Durkheim - considerado um dos pais da [Sociologia](#) moderna – formulou um conceito do normal e do patológico para cada sociedade, com o consenso a ser pautado no aparecimento da solidariedade. Interessante o silogismo entre a enfermidade e a comunidade:

O sofrimento é vulgarmente considerado como indício de doença, é certo que em geral existe entre esses dois fatos uma relação que, no entanto, é falha de constância e de precisão. Há diáteses graves não acompanhadas de dor, enquanto perturbações sem importância, - um carvãozinho dentro do olho – causam verdadeiros suplícios. E mesmo nalguns casos a ausência de dor, ou ainda a ocorrência de prazer continuam os sintomas da doença. Há certa insensibilidade que é patológica. Em circunstâncias que fariam sofrer um homem comum, pode o neurastênico experimentar sensações de gozo cuja natureza mórbida é incontestável. E, ao contrário, a dor acompanha muitos estados como a fome, a fadiga, o parto, que são fenômenos puramente fisiológicos.<sup>262</sup>

Parcela da sociedade não enxerga a doença que assola o meio (interno e externo); ou simplesmente padece de uma frieza doentia. Poucos são os que reconhecem a crueldade empregada pelo consumismo desenfreado.

O pensamento egocêntrico pautado no lucro pessoal despreza a dignidade do ser humano. A coisificação do homem banaliza a vida, estimula a violência e cria ilhas de isolamento.

Não é à toa que esta é considerada a geração da depressão. Paradoxalmente, por mais que exista tanto entretenimento, falta o liame que une as pessoas. A fraternidade, tratada na Bíblia, bem como pelos cânones da Psicologia e da Filosofia carrega em seu âmago o respeito ao próximo e a necessidade de um convívio saudável entre todos, e não somente, com os iguais.

<sup>261</sup> TOLENTINO, Irineu. **Furto de Palavras**. Disponível em: <<http://www.eusou.com/>>. Acesso em: 12 mar. 2013.

<sup>262</sup> DURKHEIM, Émile. **As regras do método sociológico**. Trad. Maria Isaura Pereira de Queiroz. 15. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1995, p. 147.

Nessa linha, a preservação da saúde no meio ambiente de trabalho reflete na qualidade de vida do obreiro, e, via indireta, no espaço social. Só que isso tem sido negligenciado há séculos em nome da riqueza alheia.

O capitalismo, desenvolvido no fim do século XVIII e início do século XIX, socializou um primeiro objeto que foi o corpo enquanto força de produção e trabalho<sup>263</sup>, continuando com as palavras de FOUCAULT que moldam este conceito: “o capitalismo socializou um primeiro objeto que foi o corpo enquanto força de produção, força de trabalho. O controle da sociedade sobre os indivíduos não se opera simplesmente pela consciência ou pela ideologia, mas começa no corpo, com o corpo. Foi no biológico, no somático, no corporal que, antes de tudo, investiu a sociedade. O corpo é uma realidade bio-política. A medicina é uma estratégia bio-política”. A medicina moderna é uma medicina social que tem uma tecnologia do corpo social.

A medicina, além dos cuidados com a saúde da população, passou também a intervir no ambiente de trabalho, em busca de atenção à saúde dos trabalhadores para que o seu adoecimento não acarretasse fraturas nos interesses do capital. Ao médico cabiam todas as responsabilidades de manutenção e controle da força de trabalho.<sup>264 265 266</sup>

No exercício da medicina do trabalho, deve-se observar a quem ela está servindo: se ao capital, controlando o índice de absenteísmo e selecionando os trabalhadores mais saudáveis para o exercício de determinada tarefa, ou ao trabalho, apontando onde e como se localizam as origens para os diversos adoecimentos no trabalho.<sup>267</sup>

Para entender o adoecer dentro do processo de trabalho, é necessário perceber quem é o trabalhador que adoece e de que forma ele está inserido no processo produtivo. A intervenção somente no corpo não é suficiente para um diagnóstico que formule terapêuticas eficazes, diante dos milhares de casos de doenças decorrentes de ambientes insalubres e de processos de trabalho mal dimensionados.

Surge, no cenário internacional, a emergência de novos valores oriundos dos movimentos sociais organizados e preocupados com a questão da saúde no trabalho. A

<sup>263</sup> FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. 7. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1988, p. 80.

<sup>264</sup> DEJOURS C. **A Loucura do Trabalho**: estudo de psicopatologia do trabalho. 3. ed. São Paulo: Cortes Editora/Oboré, 1998.

<sup>265</sup> GOMES-MINAYO C, THEDIN-COSTA SMF. **A construção do campo da saúde do trabalhador: parceiros e dilemas**. Cadernos de Saúde Pública. Rio de Janeiro, 1997, p. 21-32.

<sup>266</sup> MENDES, R. Dias EC. Da medicina do trabalho à saúde do trabalhador. **Revista de Saúde Pública**, 25(5): 3-11 e 341-9, 1991.

<sup>267</sup> SELIGMAN-SILVA ES. Saúde mental e trabalho. In: TUNDIS, AS e COSTA, NR (Org.). **Cidadania e Loucura** – políticas de saúde mental no Brasil. Rio de Janeiro: Vozes, 2. ed. p. 216-288.

avaliação de saúde do trabalho vem sendo incorporada às práticas de saúde pública, incluindo setores sindicais e acadêmicos.<sup>268</sup>

Estes movimentos, originários de países desenvolvidos, questionam, entre outros pontos, os valores da vida e da liberdade, o significado do trabalho na vida do indivíduo e o papel do Estado na regulamentação do valor do trabalho. Tais movimentos sociais querem, acima de tudo, participação nas questões de saúde e segurança no trabalho.

Segundo a pesquisadora Teixeira:

O apogeu da sociedade capitalista industrial ocorreu no pós-2ª Guerra Mundial e se estendeu até meados da década de 1970, e é nesta década que surgem, no mundo do trabalho, algumas transformações que repercutem na saúde do trabalhador. As grandes indústrias deslocam-se para países do Terceiro Mundo em busca de mão de obra mais barata, levando consigo tecnologias degradantes e poluidoras do meio ambiente. Com o surgimento de novas tecnologias, principalmente de informatização, o trabalhador passa a sofrer cada vez mais com um processo de trabalho de ritmo intenso e de tarefas que se conservam fragmentadas, em sua maioria ou em muitos casos. O mito da sociedade salarial foi consolidado em fundamentos que propunham a garantia do emprego estável, bem pago e por tempo indeterminado, como um sistema de proteção à velhice e a família (WÜNSCH FILHO 2003<sup>269</sup>). Os cidadãos do século identificaram no emprego formal sua condição de inserção na sociedade (DUPAS 1998b<sup>270</sup>). Mas, na realidade, o avanço da ciência e da tecnologia não trouxe benefícios ou modificações que fossem benéficas à vida dos trabalhadores e que lhes permitisse satisfazer suas necessidades sequer materiais, como fonte tradicional de sentido da vida.<sup>271</sup>

Compreender a expressão Saúde do Trabalhador implica, segundo Teixeira é:

ter como pano de fundo o próprio entendimento de saúde coletiva, o qual se constitui nas últimas décadas e trouxe a discussão a categoria qualidade, na medida em que recorta a questão saúde numa leitura associada ao questionamento sobre em que condições de vida e de trabalho a sociedade brasileira viveu e vive o seu desenvolvimento e , ao tentar entender quais são as necessidades e problemas dessa sociedade, procura equaciona-los e enfrenta-los.<sup>272</sup>

A ordem capitalista, gerada no berço da Revolução Industrial, e alimentada pelo Iluminismo deu força para a formação da mente individualista e completamente desagregada.

Nesse cenário, Adam Smith foi imprescindível para o condicionamento mental do capitalismo. Não foi coincidência a publicação da sua obra *A Riqueza das Nações*, publicada

<sup>268</sup> MENDES R, Dias EC. Op.cit.

<sup>269</sup> TEIXEIRA, Mônica La Porte. **Acidentes e doenças do trabalho de profissionais do setor do transporte: análise dos motoristas no Estado de São Paulo, 1997 a 1999**. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública da Faculdade de Saúde Pública) – Universidade de São Paulo Faculdade de Saúde Pública, São Paulo, Brasil, 2005, p.18.

<sup>270</sup> Ibidem, p.8.

<sup>271</sup> Ibidem, p.3.

<sup>272</sup> Ibidem, p.18

em 1776, mesmo ano da independência dos Estados Unidos da América. Tal fato é corroborado com as seguintes afirmações de J. Kenneth Galbraith:

Num plano ainda mais amplo, Smith identificou a busca de todo interesse econômico individual com o bem público. O homem de negócios assim motivado tem em vista apenas o seu próprio ganho e neste caso, como em muitos outros, é levado por uma mão invisível a promover um fim que não era parte da sua intenção. Seria difícil imaginar uma ideia mais útil no poder industrial; e nenhuma, de fato, foi útil por tão longo. O industrial não precisava se apresentar como um benfeitor público; isto, em qualquer caso, teria sido lamentavelmente pouco convincente. Virtude era conferida a suas ações por uma lei superior à qual estava inteiramente submisso, por mais egoístas ou sórdidos que fossem seus objetivos ou motivações.<sup>273</sup>

Essa mentalidade alimentou várias gerações e desencadeou a maior exploração humana já vista no mundo. Mulheres e crianças trabalhavam ao longo de jornadas exaustivas sem receber a mínima proteção. Acidentes e mortes eram habituais, bem como o crescimento expressivo da prostituição e da pedofilia.

Evidentemente, quando o caos impera o mundo desperta.

Diante da crise humana e social, o Direito do Trabalho aflorou para estabelecer a justiça social. É o que se extrai do pensamento de Lacordaire: “Entre o forte e o fraco, entre o rico e o pobre, é a liberdade que escraviza, é a lei que liberta.”<sup>274</sup>

Nessa senda, conforme já visto, leis foram produzidas para tentar diminuir a barbárie mencionada.

Válido lembrar o caso exemplar da mita espanhola (forma de trabalho compulsório herdada dos incas). No passado (século XIV), os indígenas, na América espanhola, tinham o trabalho como uma forma obrigatória determinada por sorteio. Caso fosse sorteado, ele teria que trabalhar. Mas em troca, o obreiro recebia os seguintes benefícios: salário; jornada de 8 horas (salvo nas minas – 7 horas); assistência médica; meio salário em caso de acidente de trabalho e a proibição de alguns serviços aos menores de 18 anos e mulheres.<sup>275</sup>

Especificamente sobre a saúde e a segurança do trabalhador, no cenário mundial, além das convenções da Organização Internacional do Trabalho, atenta-se para o Pacto Social Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais e a Declaração Universal dos Direitos Humanos.

<sup>273</sup> GALBRAITH, John Kenneth. **Anatomia do poder**. 2. ed. Trad. Hilário Torloni, São Paulo: Pioneira, 1986, p. 43.

<sup>274</sup> LACORDAIRE. *Apud* SÜSSEKIND, **Arnaldo Lopes**, MARANHÃO, Délio, VIANNA, Segadas e TEIXEIRA, João de Lima. *Instituições de Direito do Trabalho*, op.cit. p. 36.

<sup>275</sup> CASSAR, Vólia Bonfim. **Direito do trabalho**. Niterói: Impetus, 2011, p. 13.

A Convenção n. 148 da OIT privilegiou o direito à informação e conhecimento do obreiro sobre os riscos relacionados ao labor. Dispõe, ainda, sobre a prevenção da contaminação do ar, ruído e vibrações.

Por sua vez, a Convenção n. 155/1981 da Organização Internacional do Trabalho estabelece normas e princípios a respeito de segurança, saúde dos trabalhadores e meio ambiente do trabalho. Trata, ainda, da necessidade de adequação do trabalho ao homem, com o intuito de reduzir riscos.

Já a Convenção n. 159 / 1984 da OIT versa sobre a reabilitação profissional e a inclusão no mercado de trabalho da pessoa portadora de deficiência.

A Convenção n. 161 / 1985 destaca a promoção da saúde e determina a introdução paulatina de serviços de saúde no ambiente de trabalho.

Cumprir mencionar também as Convenções 162 / 1986 (Prevenção e Controle do Asbesto); 167 / 1988 (Segurança e Saúde na Construção); 170 / 1990 (Segurança na Utilização de Produtos Químicos); 174 / 1993 (Prevenção de Acidentes Industriais Maiores); 176 / 1995 (Segurança e Saúde na Mineração); 182 / 1999 (Piores Formas de Trabalho Infantil e a Ação Imediata para sua Eliminação); 184 / 2001 (Segurança e Saúde na Agricultura).

Todos esses instrumentos internacionais foram ratificados pelo Brasil. Nessa senda, há que se analisar o histórico das leis de segurança e medicina de trabalho do país.

A Constituição de 1934 trazia como direito do trabalho, a assistência médica e sanitária (art.121, § 1º, h). Já a Lei Maior de 1937 determinava que a legislação trabalhista tinha de observar a assistência médica e higiênica a ser dada ao trabalhador (art. 137, I).

No mesmo sentido, a Constituição de 1946 em seu art. 157, assegurou o direito a higiene e segurança do trabalho.

E em 1966, criou-se a Fundação Centro Nacional de Segurança, Higiene e Medicina do Trabalho (Lei n. 5.161/1966).

Por sua vez, a Constituição de 1967, em seu art. 158, IX, reconheceu o direito dos trabalhadores à higiene e segurança no trabalho. No mesmo sentido, a EC n. 1, 1969, conforme o art. 165, IX.

Ainda, a Lei n. 6.514/1977 deu nova redação aos arts. 154 e 201, para tratar da segurança e medicina do trabalho e não mais de higiene e segurança do trabalho. A Portaria n. 3.214, de 08.06.78, especificou as atividades insalubres e perigosas.

E a Constituição Federal de 1988, ápice do *Welfare State*, determinou no seu art. 7º, inciso XXII, que os trabalhadores têm direito à redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança.

Outras leis foram criadas nos últimos anos que tratavam da questão da saúde e da segurança, como a Lei n. 8.213, de 24.07.1991, que inclui as prestações por acidentes do trabalho no Regime Geral da Previdência Social, mantendo condições especiais. Amparada na CF de 1988, também prevê a possibilidade do concurso de indenização – acidentária e de direito comum.

Mas, especialmente a partir da década de 70, repara-se uma tendência mundial à desregulamentação e à flexibilização das condições de trabalho.

Nota-se, a partir dessas considerações que o Estado liberal perdeu espaço para o Estado social. No entanto, conforme o pêndulo histórico, o movimento de retorno veio à tona com a doutrina neoliberal que nutre a necessidade de uma Nova Ordem Mundial.

As mudanças geradas pela era da globalização econômica e da desintegração do processo produtivo estimularam as agressões aos direitos laborais, culminando com danos materiais e lesões à higidez física e psíquica dos trabalhadores.

O romper da geração toyotista e o declínio do binômio taylorista-fordista, somados ao desenvolvimento da tecnologia reduziram os postos de trabalho e favoreceram a prática do *dumping* social.

Diante dessas condições, para parcela majoritária dos empregadores é altamente custoso investir na qualidade de vida do seu empregado. Afinal, na visão apregoada pelas empresas, o trabalhador é um ser totalmente descartável.

É cediço o aumento avassalador de pedidos de aposentadoria por invalidez ou de auxílio-doença. Nessa senda, o descaso com a saúde e a segurança do trabalhador podem ser constatados com o gasto de 70 bilhões anualmente e cerca de 700 mil casos de acidente registrados no país.<sup>276</sup>

Compreender as principais mudanças no mundo do trabalho, com a manutenção das condições e da organização da produção, trouxe consequências para a saúde do trabalhador. O trabalho sempre foi à própria essência da atividade humana. No entanto, continua-se a ver os trabalhadores adoecerem e morrerem no exercício da atividade laborativa.

Com os motoristas, a realidade é devastadora. Por isso, a necessidade de multiplicação de leis e de pesquisas sobre tal tema. São vozes que gritam diante do sofrimento de famílias que perdem pais, esposos e filhos.

---

<sup>276</sup> SEIDLER, Jeferson e TODESCHINI, Remígio.. OUVIDORIA GERAL DO ESTADO DA BAHIA. **Proteja-se: exija que sua empresa tenha equipamentos de segurança.** Disponível em: <<http://www.ouvidoriageral.ba.gov.br/?s=PROTEJA-SE> > Acesso em: 3 fev. 2013.

## 4.2 - Saúde e segurança do trabalhador

Consoante a Teoria Crítica, os direitos humanos caracterizam-se como uma unidade complexa integrada pela criação de espaços com condições econômicas, sociais, políticas, culturais e jurídicas, motivo pelo qual estão imersos em um contexto, e não em um patamar transcendental.<sup>277</sup>

Quanto ao aspecto da juridicidade, os direitos humanos são categorias normativas que asseguram a dignidade da pessoa humana reconhecidas na esfera internacional. Já os direitos fundamentais são as categorias normativas que versam sobre os direitos humanos reconhecidos expressa ou implicitamente pelo ordenamento jurídico interno.

Nessa linha de pensamento, a Constituição Federal de 1988, firmou em seus incisos III e IV do art. 1º, como fundamentos da República Federativa do Brasil - a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa. E no art. 170 arrematou com a finalidade da ordem econômica, qual seja, “assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social.”

Por conseguinte, o magistrado diante da colisão de princípios deve interpretá-los com o fito de alcançar a máxima harmonização e efetividade dos direitos humanos com base na técnica da ponderação de interesses.

Nesse cenário, o direito ao meio ambiente, considerado como direito fundamental de terceira dimensão, foi alçado ao patamar constitucional conforme se depreende do art. 7º, XXII e XXIII; art. 200, VIII, e art. 225, da Lei Maior.

Com isso, se por um lado a empresa goza do direito de livre iniciativa; por outro, deve obediência aos seguintes princípios: precaução, poluidor-pagador, desenvolvimento sustentável, função social da propriedade, participação democrática e vedação de retrocessos.

A Lei n. 6.938/1981, art. 3º, quando menciona a política nacional do meio ambiente, prescreve que meio ambiente é o conjunto de condições, leis, influências e intervenções de ordem física, química e biológica que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas.

A Constituição Federal de 1988 adotou dois objetos para tutelar no que tange à questão ambiental, quais sejam: um *imediato*, que é a qualidade do meio ambiente em todos os seus aspectos, e outro *mediato*, que é a saúde, a segurança e o bem-estar do cidadão,

---

<sup>277</sup> OLIVEIRA, Christiana D'arc Damasceno. **O direito do trabalho contemporâneo: efetividade dos direitos fundamentais e dignidade da pessoa humana no mundo do trabalho.** São Paulo: LTr, 2010, p. 197.

expresso nos conceitos de *vida em todas as suas formas*, prescrito no artigo 3º, inciso I, da Lei n. 6.938/1991, e em *qualidade de vida*, predisposto no artigo 225, *caput*, da CF.<sup>278</sup>

Em relação ao meio ambiente de trabalho, consagrado no art. 200, inc. VIII, da CF, o seu conceito evidencia um conjunto de fatores que se relacionam com a execução das atividades dos trabalhadores e estão umbilicalmente ligados aos direitos de saúde e de segurança.

Tais fatores, agressores à saúde do obreiro são destacados por Magano: a) o trabalho extraordinário habitual e ainda mais quando noturno, que leva à exaustão e compromete o sistema imunológico, que além de deixar o trabalhador mais vulnerável a doenças e a acidentes de trabalho, também leva à insatisfação com o serviço e baixa produtividade; a fadiga, por sua vez, ocorre também nos trabalhos que implicam esforço mental, especialmente quando executados sob tensão e ou de características monótonas e repetitivas; b) o trabalho em condições insalubres, ou seja, o realizado em condições não saudáveis, que geram enfermidades e agravam outras condições em que o serviço é prestado. A continuidade à exposição a agentes insalubres pode desencadear o aparecimento de doenças ocupacionais, legalmente equiparadas a acidentes de trabalho; c) o trabalho em condições de periculosidade, onde o risco é mais elevado, pode levar a incapacidade ou morte súbita. Gera maior desgaste do trabalhador pela constante vigilância além da possibilidade de aumento de risco de acidentes; e, d) o trabalho penoso, que o próprio agente executa; pelo desgaste acentuado do trabalhador, pode provocar problemas de coluna e articulações, doenças do coração, transtorno e sofrimento mental, além de fadiga e outras doenças.<sup>279</sup>

Quando esse conjunto é atingido, nota-se a formação de quadros que evocam tais mazelas: depressão, ansiedade, síndrome de *burn-out*, alcoolismo, angústia, fobias, toxicomania, transtornos de personalidade e outras doenças que podem evoluir para o suicídio.

Dessa maneira, o direito à saúde do trabalhador somente será efetivo com um ambiente saudável e a preservação da solidariedade entre os membros da empresa.

Arruda defende que a proteção do trabalho exige condições dignas e ambientais saudáveis:

---

<sup>278</sup> SILVA, Guilherme Oliveira Castanho da. **O meio ambiente do trabalho e o princípio da dignidade da pessoa humana**. Disponível em: <<http://www.lfg.com.br>>. Acesso em: 2 mar. 2013.

<sup>279</sup> MAGANO, Octávio Bueno. **Manual de direito do trabalho**. São Paulo: LTr, Editora da Universidade de São Paulo, 1980, p. 52.

A proteção do trabalho implica condições dignas de trabalho, o que deflui ambientes saudáveis, nos padrões exigidos pelas normas de higiene e segurança do trabalho, além de pactos relativamente harmônicos, ou pelo menos equilibrados, sob pena de o princípio fundamental da dignidade humana restar absolutamente inerte em face de sua dissonância com a realidade social.<sup>280</sup>

Em 1946, a Organização Mundial da Saúde (OMS) reconheceu a saúde como direito fundamental de todo ser humano, independentemente de sua condição social ou econômica e de sua crença religiosa ou política. Nesse sentido, o art. 3º, alínea "e", da Convenção 155 da OIT.

O conceito não se restringe à ausência de doenças e outros agravos, mas consiste no completo bem-estar físico, mental e social. Previsto nos arts. 6º, *caput* e 196 da CF; trata-se de direito social fundamental para a preservação da dignidade da pessoa humana.

Enquadrado por parcela da doutrina como direito fundamental de segunda dimensão, a saúde demanda políticas públicas para ser concretizada e alcançar toda a população que depende de seus serviços.

Nesse caminho, Amorim Junior<sup>281</sup> apontou os seguintes princípios específicos do direito tutelar da saúde e segurança do trabalhador: “indisponibilidade da saúde do trabalhador; risco mínimo regressivo; retenção do risco na fonte; adaptação do trabalho ao homem; instrução; não improvisado e direito de recusa do obreiro.”

No âmbito trabalhista, o direito à saúde está intimamente ligado ao de segurança do obreiro. Enquanto, a segurança visa a proteger a integridade física do trabalhador; a higiene tem por objetivo o controle dos agentes prejudiciais do ambiente laboral para a manutenção da saúde no seu amplo sentido.

Tais direitos fundamentais demandam uma aplicação tanto na esfera vertical quanto na horizontal, isto é, cabe tanto ao Estado como ao empregador garantir a saúde e a segurança do obreiro. Da mesma forma, cumpre ao trabalhador acatar as ordens e cumpri-las com eficácia.

Assim, nos termos do art. 157 da CLT, as empresas têm como obrigações: a) cumprir e fazer cumprir as normas de segurança e medicina do trabalho; b) instruir os empregados, através de ordens de serviços, quanto às precauções a tomar para evitar acidentes do trabalho

---

<sup>280</sup>ARRUDA, Kátia Magalhães. **O princípio da dignidade da pessoa humana e sua força normativa.** Disponível em: <<http://aplicacao.tst.jus.br/>>. Acesso em: 27 fev. 2013.

<sup>269</sup>AMORIM JUNIOR, Cléber Nilson. **Princípios específicos do direito tutelar da saúde e segurança do trabalhador.** Disponível em: <<http://jus.com.br/>>. Acesso em: 7 mar. 2013.

ou doenças ocupacionais; c) adotar as medidas que lhes sejam determinadas pelo órgão regional competente; d) facilitar o exercício da fiscalização pela autoridade competente.

Os empregados têm como obrigações: a) observar as normas de segurança e medicina do trabalho e as instruções e as instruções emanadas do empregador; b) colaborar com a empresa na aplicação dos dispositivos relativos à Segurança e Medicina do Trabalho (art. 158, I e II, da CLT).

Segundo o escólio de Bezerra Leite:

A proteção do trabalho implica condições dignas de trabalho, o que deflui ambientes saudáveis. A nosso ver, contudo, a solução que mais se harmoniza com a máxima efetividade dos direitos fundamentais, *data venia*, é a que adota a eficácia horizontal de tais direitos. Vale dizer, não nos parece constitucionalmente correto adotar uma interpretação meramente gramatical do enunciado normativo previsto em apenas um inciso (CF, art. 7º, XXVIII) e olvidar outros incisos e o próprio comando (cabeça) do artigo no qual está inserido (CF, art. 7º, caput, XXII), além de outros dispositivos contidos na própria Carta Republicana. Noutros termos, à luz da eficácia horizontal dos direitos fundamentais, não se pode adotar exclusivamente a teoria da responsabilidade subjetiva do empregador pela segurança e saúde dos trabalhadores quando, no próprio texto constitucional, há previsão para tal responsabilização de modo objetivo. Segurança, no Estado Democrático de Direito brasileiro, é direito fundamental de primeira dimensão (CF, art. 5º, caput), como direito à segurança pessoal; de segunda dimensão (CF, arts. 6º, 7º, XXII), como direito à segurança social, no trabalho, alimentar; e, numa perspectiva mais ampla e difusa, de terceira dimensão (CF, arts. 225, caput), como direito à segurança de uma sadia qualidade de vida, inclusive no ambiente laboral (CF, art. 200, VIII).<sup>282</sup>

As mudanças provocadas dentro das empresas na busca de novas tecnologias, como exigência de um mercado cada vez mais competitivo, têm reflexos significativos na forma de gerenciamento das organizações. Os processos foram e continuam sendo metamorfoseados pela redivisão internacional do trabalho. O mercado econômico globalizado, desenhado por uma competição irracional, produz um cenário dinâmico com reflexos múltiplos em diferentes setores.

Assim, conforme se conclui, no centro do processo, e ao mesmo tempo cada vez mais alheio a ele, encontra-se o trabalhador. Com a revolução técnico-científica dos sistemas produtivos, os instrumentos e métodos de trabalhos são sofisticados. O trabalho mecânico e coisificado é substituído pelo não trabalho ou, em muitos casos, pela ausência de trabalho. Os instrumentos que foram idealizados para libertar o trabalhador do fardo mecânico acabaram coisificando esse trabalhador.<sup>283</sup>

<sup>270</sup> BEZERRA LEITE, Carlos Henrique. **Eficácia horizontal dos direitos fundamentais na relação de emprego**. Disponível em: <<http://www.esdc.com.br/>>. Acesso em: 12 mar. 2013.

<sup>283</sup> SOUSA, Fernando Ponte de. A Educação Física em busca de seu curso. **Revista da Educação Física/UEM**, Maringá, v.1, n. 0, p. 5, 1989.

Nesse mundo que os weberianos têm como desencantado, o trabalho é uma categoria analítica importante. Para os marxistas, a categoria é central. Nessa leitura, tudo que não é trabalho tem uma conotação negativa ou compensatória. Conceitos como tortura, sofrimento e labuta, desde o início da humanidade, têm estreito relacionamento.

Para Dejours <sup>284</sup>, o sofrimento no trabalho se desdobra além do espaço laboral, à medida que o sofrimento não se aplica apenas aos processos construídos no interior da fábrica, da empresa ou da organização. O sofrimento é acrescido de processos que se desenrolam fora da empresa, no espaço doméstico e na economia familiar do trabalhador.

Com o advento da sociedade pós-capitalista, que é a sociedade do conhecimento e das organizações, a nova riqueza produzida nas organizações do conhecimento advém dos subtilizados ativos intangíveis, o capital humano e o capital estrutural interno e externo<sup>285</sup>. As pessoas transformam-se nos únicos verdadeiros agentes. Com a mudança para o paradigma do conhecimento, tornou-se necessário um enfoque diferenciado do capital humano: as pessoas deixaram de ser geradores de custos ou recursos para se tornarem geradores de receita.

Em termos práticos, sendo as pessoas o ativo mais importante das empresas, supõe-se que as elas devam ser valorizadas como tal. A ideia da qualidade de vida do trabalhador é algo presente, e a legislação e todos os órgãos públicos em verdadeiro sistema de cooperação devem atrelar-se a garantir a todos melhores condições e qualidade de vida no trabalho.

### **4.3 - A saúde e a segurança do motorista profissional no contexto atual**

Não é preciso demonstrar que o ramo de transporte se tornou fundamental nas sociedades fordistas, e que o transporte coletivo é hoje considerado atividade essencial, inclusive pela Lei de Greve.

O período de desenvolvimento das estradas brasileiras marcou o modal do transporte eleito pelo país, mas dependemos de uma melhor infraestrutura para continuar nosso desenvolvimento de forma sustentável.

Conforme explica o Procurador do Trabalho, Paulo Douglas Almeida de Moraes:

---

<sup>284</sup> DEJOURS, Cristophe et al. **Psicodinâmica do Trabalho**. Contribuições da escola dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento trabalho. São Paulo: Atlas, 1994, p. 28.

<sup>285</sup> PILATTI, Luiz Alberto; BEJARANO, Viviane Carvalho. Qualidade de Vida no trabalho: leituras e possibilidades no entorno. In: GONÇALVES, Aguinaldo; GUTIEREZ, Gustavo Luis, VILARTA, Roberto (Org.). **Gestão da qualidade de vida na empresa**. Campinas: IPES, 2005, p. 85-104.

(...):embora tenha experimentado um aumento dos últimos anos, o preço do frete rodoviário brasileiro é um dos menores do mundo, ao ponto de tornar inviável economicamente a construção de ferrovias e hidrovias, uma vez que os fretes rodoviários e ferroviários não se mostram competitivos ao ponto de justificar os investimentos bilionários necessários à concretização dos projetos de construção de ferrovias e hidrovias.<sup>286</sup>

Importante observação, uma vez que nos dá a dimensão da opção preponderante do modo de transporte rodoviário, deixando o país em franco desprezo a outras modalidades de transporte de carga e pessoas.

Assim, importante a observação da Confederação Nacional dos Transportes (CNT, quando em 2009 assim concluiu:

O frete rodoviário, exageradamente barato acaba funcionando como uma barreira a prática da multimodalidade e como desestímulo ao desenvolvimento dos outros Modais. É uma espécie de dumping involuntário.

(...)

O valor médio pagos pelos fretes rodoviários é muito baixo em comparação com os custos incorridos. Esse frete artificialmente baixo é um problema porque compromete a saúde do setor, impede o crescimento de outros Modais e gera externalidades negativas para a sociedade.

(...)

As principais causas para o baixo valor dos fretes rodoviários são: baixas barreiras de entrada, altas barreiras de saída, baixa manutenção e renovação de veículos, carregamentos com sobre peso, jornadas de trabalho excessivas e inadimplência do setor.<sup>287</sup>

Por derradeiro, sob o ponto de vista da seara laboral, o sistema de transporte rodoviário de cargas carrega a malévola da baixa remuneração, salário pago por comissões e ausência de controle de horário de prestação de serviço. Esse coquetel deletério, leva o motorista profissional, ainda que inconscientemente, a submeter-se a jornadas extenuante e degradantes para uma remuneração que não lhe ampara com a devida dignidade.

São esses trabalhadores que dinamizam a economia, garantindo o funcionamento do mercado e a vida social. E, mais ainda, garantem o transporte de trabalhadores para seus locais de trabalho, de seus filhos para as escolas, para as festas, para os estádios de futebol. Transportam também os empresários e executivos para fecharem seus negócios, os doentes, as

<sup>286</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. **Sistema de Transporte Brasileiro: Mudar ou Não? Desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não?.** In *Estudos Aprofundados MPT*. 2ª Ed. Bahia: JusPODIVN, 2013. p. 561/562

<sup>287</sup> CNT/COPPAD-UFRJ: Transporte de Cargas no Brasil (Ameaças e Oportunidades para o desenvolvimento do País) – Diagnóstico e Plano de Ação.P. 32-34

encomendas, os documentos. Esses trabalhadores são definidos por outros, também trabalhadores: “são um gênero de primeira necessidade” (CUT 2000).<sup>288</sup>

No Brasil, percebe-se que o trabalho dos motoristas profissionais é rotineiro e infelizmente apresenta condições bastante inadequadas, com jornadas excessivas, ocasionando em muitas noites mal dormidas e conseqüentemente desencadeando distúrbios de sono. Esses profissionais apresentam também hábitos alimentares inadequados, e estão expostos à violência urbana.<sup>289</sup>

De fato, é notória a realidade do motorista profissional. Basta assistir ao noticiário ou abrir o jornal para encontrar notícias de acidentes ou da epidemia do crack entre os caminhoneiros.

Segundo o ditado popular: “A estrada é uma terra sem lei”. De certa forma, isto é corroborado pelo alto índice de homicídios com roubo de carretas, bem como o crescimento da prostituição infantil nas rodovias brasileiras.

A literatura médica fornece uma extensa lista de agravos à saúde, que são decorrentes da atividade de trabalho no setor de transporte rodoviário. Inúmeros estudos investigam as relações de causalidade entre as condições de trabalho e a incidência de doenças crônicas. A maior parte deles ressalta que os riscos de acidentes e doenças são oriundos do ambiente de trabalho, ou seja, dos próprios veículos de transporte de cargas e de passageiros. Estes riscos podem precipitar a ocorrência de um acidente de trânsito, pois causam desvios na habilidade, nas percepções auditivas e visuais e condições psíquicas do motorista profissional. Os riscos que advêm do local de trabalho podem ser avaliados segundo seus principais agentes: ruído, calor, ventilação e os aspectos ergonômicos. Estes fatores agem diretamente sobre a saúde física e mental do motorista que, em conjunto com outros fatores de natureza exógena (congestionamentos, hábitos comportamentais e a violência) potencializam os acidentes de trânsito, de trajeto e as doenças ocupacionais.<sup>290</sup>

---

<sup>288</sup> CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES - CUT. A organização é o melhor remédio – organização por locais de trabalho, o remédio mais eficaz contra acidentes e doenças de trabalho. São Paulo 2000.

<sup>289</sup> TAVARES, Fábio. **Estresse em motoristas de transporte coletivo urbano por ônibus**. 2010. Disponível em: <<http://www.webposgrad.propp.ufu.br>>. Acesso em: 13 jan. 2013.

<sup>290</sup> NERI, Marcelo, L. SOARES, Wagner, SOARES, Cristiane. **Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros**: um estudo baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. Caderno Saúde Pública, vol. 21, n. 4, Rio de Janeiro jul./ag. 2002. Disponível em: <[HTTP://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2005000400013&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2005000400013&script=sci_arttext)>. Acesso em: 25.11.2012.

Outro fato importante a considerar é o prolongamento da jornada de trabalho, que em conjunto com os demais fatores acima potencializa os danos à saúde do trabalhador. Camara & Balassiano<sup>291</sup> afirmam que:

A “dobradinha” (turno duplo de trabalho) e a troca das férias por um mês a mais de salário é uma prática muito comum entre os motoristas de ônibus urbanos na cidade do Rio de Janeiro. Os estudos que relacionam o excesso de atividade de trabalho dos profissionais no setor de transporte e a incidência de doenças apontam para os distúrbios do sono, varizes, hérnia de disco e hemorroidas como as principais doenças que acometem os trabalhadores que estão sujeitos a uma intensa jornada de trabalho. Em entrevista com 130 rodoviários na cidade de Salvador, Bahia, Paes-Machado & Levenstein, verificaram que as pausas essenciais entre as viagens são julgadas insuficientes pelos próprios profissionais, além de serem comprometidas pelos atrasos nos percursos e pela falta de lugares apropriados para o descanso.

O crescimento da frota de veículos, não acompanhado pelo aumento do sistema viário e pelo planejamento urbano, tem sido responsável pelo aumento do percurso, e, conseqüentemente, pela crescente agressividade dos motoristas provocada por distúrbios emocionais. O trabalho de Marcelo Neri, Wagner L. Soares e Cristiane Soares assim destacou:

Seguindo Alves Jr. & Dirceu<sup>292</sup>, sensações de perda de liberdade que os cidadãos podem sofrer geram distúrbios de comportamento, com conseqüências imprevisíveis. Somando-se a isso, as preocupações diárias e horários a serem cumpridos conduzem o indivíduo a irritabilidade e à agressividade. Além de serem um risco potencial aos acidentes de trânsito, estes fatores também podem gerar conseqüências nocivas à saúde como, por exemplo, o estresse. Estudos associam os congestionamentos do tráfego com a incidência de taquicardia, hipertensão arterial, epigastralgia e problemas cardíacos, provenientes de descargas adrenérgicas.<sup>293</sup>

Quando se fala, entretanto, em demanda *versus* controle, convém citar os estudos clássicos de Karasek<sup>294</sup>, cuja proposta se baseava na abordagem simultânea de controle e demanda, e não apenas no enfoque limitado dos modelos unidimensionais. Ou seja, em linhas gerais, o modelo demanda que controle no campo de saúde ocupacional aborda duas dimensões básicas: o grau de controle, que se refere basicamente a aspectos de uso de

<sup>291</sup> CAMARA P; BALASSIANO, R; BRAGA, MGC. *Bus crew's fatigue –stress and the potencial risk of acidentes – a Rio de Janeiro case study*. In: Anais da VII CODATU. Nova Déli: Coopérations pour le Développement et l'Amélioration des Transport Urbains et Périurbains; 1996. v. 2 p. 79-87, apud NERI, Marcelo, L. SOARES, Wagner, SOARES, Cristiane, op. cit.

<sup>292</sup> ALVES JR DR DIRCEU, R. **Engarrafamento – agente de doenças**: condição insegura para a saúde. Caderno Informativo de Prevenção de Acidentes. *São Paulo 1996*; p. 17-86, apud NERI, Marcelo, L. SOARES, Wagner, SOARES, Cristiane, op. cit.

<sup>293</sup> Apud NERI, Marcelo, L. SOARES, Wagner, SOARES, Cristiane. Op. cit.

<sup>294</sup> KARASEK RA. **Job demand, job decision latitude, and mental strain: implications for job redesign**. *Adm. Sci. Q* 1979; 24:285-308.

habilidades e de autoridade decisória, e a demanda psicológica do trabalho, cuja principal característica se refere às exigências psicológicas que o trabalhador enfrenta na realização das suas tarefas.<sup>295</sup>

Assim, a saúde física e mental dos motoristas é sem dúvida reflexo das condições de trabalho e de vida dessas pessoas. Essas condições geram consequências não somente para os condutores (distúrbios físicos e emocionais) como também causam impactos negativos para a empresa e para a sociedade.

Nesse compasso, foi conduzida pelo programa de pós-graduação em psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, em parceria com o Instituto WCF-Brasil, a pesquisa “O perfil do caminhoneiro no Brasil”, que apresenta um levantamento sobre quem são e como vivem os caminhoneiros atualmente em atividade no país. As considerações finais foram as seguintes:

A primeira delas diz respeito à grande solicitude e disponibilidade com a qual os caminhoneiros participaram da pesquisa. Vários caminhoneiros até mesmo elogiaram a iniciativa e expressaram o seu desejo de que estes dados venham a contribuir para a melhoria da sua qualidade de vida e de trabalho. A disponibilidade em participar da pesquisa, por sua vez, parece estar relacionada a um dos principais aspectos observados pela equipe de entrevistadores durante a coleta de dados: a solidão vivida pelos caminhoneiros. O espaço da entrevista foi tido, portanto, como um espaço de conversa e desabafo para os caminhoneiros. Outro ponto a ser ressaltado diz respeito ao reconhecimento da diversidade do universo deles próprios, uma vez que, como seres humanos com histórias de vida particulares, eles se diferenciam uns dos outros. Ao mesmo tempo, o fato de ter escutado histórias de 239 caminhoneiros em diversas cidades e regiões do país, permite afirmar, também, a existência de fatores comuns às suas vidas como categoria profissional. Um desses fatores, a identidade deles, é fortemente influenciada por sua profissão. Dado o longo tempo que passam nas estradas, é possível afirmar que a sua profissão lhes toma as 24h do dia. O local de trabalho, a satisfação de necessidades básicas (comer e dormir, por exemplo) e o tempo livre são todos vividos em torno do caminhão. Outros fatores já destacados ao longo do relatório e que os unem dizem respeito às dificuldades enfrentadas, sobretudo a má qualidade das estradas e dos locais de parada, a violência/insegurança, a distância da família e a corrupção policial. No que se refere à problemática da exploração sexual comercial de crianças e adolescentes, todos os dados chamam a atenção para a existência de caminhoneiros abusadores e do fato de eles serem “clientes” de destaque do comércio sexual de crianças e adolescentes. Os caminhoneiros se caracterizaram, também, por um forte desconhecimento dos direitos das crianças e dos adolescentes, assim como a respeito da idade a que se refere cada uma dessas fases de desenvolvimento. Uma campanha educativa e uma reflexão permanente acerca desses fatores talvez contribuíssem para a mudança desse quadro.<sup>296</sup>

Imprescindível falar também das condições de trabalho do motorista de ônibus.

<sup>295</sup> KARASEK RA. *Op. cit.*

<sup>296</sup> SANTOS, Elder Serqueira (coordenação). **O perfil do caminhoneiro no Brasil.** Disponível em: < [http://www.namaocerta.org.br/bol\\_8501.php](http://www.namaocerta.org.br/bol_8501.php) >. Acesso em: 2 mar. 2013.

Com a urbanização e o crescimento das cidades, a população em geral necessita cada vez mais do transporte coletivo para se deslocar e suprir suas necessidades básicas de trabalho, estudo, saúde e lazer. E, desta forma, torna-se mais importante conhecer a realidade do trabalho dos motoristas de ônibus, já que as condições de saúde e bem-estar desses profissionais poderão afetar a vida daqueles que dependem dos ônibus para se deslocarem nas cidades.<sup>297</sup>

Na esteira da Psicologia, Sousa relata que a função de motorista de ônibus exige responsabilidade com manobras difíceis, atenção no trabalho de embarque e desembarque de passageiros e sofre perturbações por questões ambientais, como barulho e poluição, e ainda, identificou que as situações de maior incômodo referiam-se aos prejuízos financeiros por ter de assumir despesas por multas de trânsito, peças quebradas do ônibus e consertos resultantes de acidentes ou colisões com ônibus.<sup>298</sup>

As condições de trabalho, portanto, vivenciadas pelos motoristas de transporte coletivo, dependendo de seus aspectos, podem refletir de forma positiva ou negativa na saúde física, mental e no seu relacionamento fora do trabalho com seus familiares e amigos, podendo levar até mesmo a comportamentos destrutivos e de grande risco para a sociedade.<sup>299</sup>

Desse modo, o desrespeito aos direitos fundamentais da saúde e segurança do motorista profissional não fica circunscrito ao prejuízo pessoal. Toda a sociedade sofre com esse reflexo, e o direito coletivo ao meio ambiente saudável e seguro é comprometido por aqueles que transitam pelas ruas ou estradas de forma imprudente, devido ao cansaço, alcoolismo e consumo de drogas. Logo, o problema é de saúde pública.

Acidentes e doenças do trabalho constituem no Brasil danos sociais preocupantes, pois além de comprometer a saúde e a integridade física do trabalhador, desajustam grande parte das famílias, uma vez que acometem em geral o seu principal provedor, o chefe. Outro ponto importante é que um empregado afastado da atividade de trabalho deixa de contribuir para previdência, o mesmo ocorrendo com o empregador, o que vem a comprometer a capacidade de geração de receita previdenciária.

---

<sup>297</sup> PINHEIRO, José Queiróz. **Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus.** Psicologia estudos. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 15 fev. 2013.

<sup>298</sup> SOUSA, Aldineia Ferreira. **Estresse ocupacional em motoristas de ônibus urbano: o papel das estratégias de coping.** 2005. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Departamento de Psicologia. Disponível em: <<http://www.pospsi.ufba.br>>. Acesso em: 16 jan. 2013.

<sup>299</sup> SOARES, Wilson. **Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros: um estudo baseado na pesquisa nacional por amostra de domicílios.** Caderno Saúde Pública, v. 21, n. 4, 2005. p. 1107-1123.

Muitos desses custos são diminuídos por meio das políticas de prevenção de acidentes e doenças, bem como por uma legislação que efetive melhores condições de trabalho aos que dependem da estrada. Parte dos investimentos necessários a esse tipo de política devem ser dirigidos a programas que promovem a saúde do profissional do setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, pois reduzem os riscos de morbi-mortalidade ocasionados pelo desgaste físico e mental da atividade de trabalho, impactando indiretamente nos índices de morbi-mortalidade associados aos acidentes de trânsito. Dados de morte por acidentes de trânsito em 83 países, durante o ano de 1990, mostraram que quanto maior é o orçamento destinado ao atendimento de saúde, menores são as taxas de vítimas de acidentes fatais<sup>300</sup>.

Políticas adotadas pelo Código de Trânsito e pela Lei n. 12.619/2012 são eficazes para tornar o motorista mais consciente e responsável ao volante, mas sempre surtem efeitos para evitar acidentes, também provocados pelo desgaste físico e mental da atividade de trabalho desse profissional. Desse modo, a implementação de programas que visem a criar ambientes de trabalho seguros e saudáveis são de extrema importância para diminuir os potenciais riscos de acidentes e doenças no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

A missão essencial do Estado social é sem dúvida promover a tutela de direitos sociais como um dos fundamentos de sua existência. No campo desses direitos sociais os que mais se destacam e, portanto, merecem maior atenção, são os direitos e conquistas dos trabalhadores, os quais constituem elemento indispensável à concretização da dignidade da pessoa humana.

Por isso mesmo é que a tutela dos direitos sociais em um Estado predominantemente social deve desenvolver-se e executar-se de modo a preservar um conteúdo mínimo de proteção laboral no curso da relação de trabalho, cujo objetivo essencial é primar pela observância do princípio da dignidade humana.

Mais que isso, a tutela estatal deve cuidar para que a vontade dos operários, nesse particular, não seja externada com vício do consentimento, diante de pressões diretas ou indiretas do empresário, medida que tornará muito mais legítima a decisão modificativa das condições essenciais do contrato de trabalho. Para isso, o acompanhamento de agente do Estado tanto *a priori* como *a posteriori* (inclusive intervenção do judiciário) parece medida conveniente.

---

<sup>300</sup> Apud NERI, Marcelo, L. SOARES, Wagner, SOARES, Cristiane. Op.cit.

Em um regime de economia capitalista, é natural que os agentes econômicos possuam intento incessante pelo lucro. É lícito, pois, que se lhes conceda liberdade de criar, utilizar e dispor de mecanismos que permitam elevar ao máximo possível os dividendos auferidos de sua iniciativa produtiva. Dentro dessa perspectiva, é igualmente autorizado aos agentes econômicos aplicar da melhor forma possível os recursos humanos que tiverem contratado (trabalhadores).<sup>301</sup>

É importante registrar, por outro lado, que a busca de melhoria de benefícios não pode estar divorciada da responsabilidade social destes mesmos agentes econômicos, exigível em um Estado social. A expressão de ordem é, portanto, nessa conjuntura, “responsabilidade social”.

A luta conta a precarização do trabalho e do trabalhador exige, sobretudo, atenção dos juízes e aplicadores do Direito do Trabalho em geral para corrigir distorções, lacunas, impropriedades e imprecisões da lei, de modo a desautorizar toda investida legal dirigida a extinguir direitos sociais.

#### **4.3.A - A importância da Lei do Motorista - Lei n.12.619/12**

Diante dessa situação caótica, conforme já desenvolvido no Capítulo III, o legislador trouxe à tona a Lei n. 12.619/2012 para regulamentar o exercício da profissão de motorista profissional e estabelecer as condições e qualificações profissionais., uma vez que os efeitos dessa super exploração são perversos, tanto no aspecto econômico, como o aspecto social.

O Procurador do Trabalho Rafael Araújo Gomes assim observou:

Tive a oportunidade de constatar em primeira mão tal realidade, ao realizar inspeção em parceria com a Polícia Rodoviária Estadual na Rodovia Washington Luiz, uma das principais de São Paulo. Em uma única madrugada, encontramos três caminhoneiros que dirigiam há mais de vinte e quatro horas, tendo parado apenas para almoço e janta, todos envolvidos no transporte de carne vinda de Mato Grosso. Além desses casos, foram encontrados, também, outros motoristas com jornadas de 16, 17 e 18 horas. Vejam que essas não eram jornadas excepcionais. Tais trabalhadores, segundo suas próprias declarações, praticavam tais jornadas habitualmente, trafegando pelas estradas de todo o país, de norte a sul. De acordo com estudo elaborado pela Confederação Nacional de Transporte, em 2002, 51,5% dos caminhoneiros trabalham de 13 a 19 horas por dia, 10,4%

---

<sup>301</sup> NUNES, Cláudio Pedrosa. Op. cit., p. 332.

trabalham mais de 20 horas diárias, sendo que a jornada de trabalho média dos caminhoneiros é de aproximadamente 15 horas.

Imagine agora o leitor o que significa ter que dirigir todos os dias 15 horas ou mais, descansando menos de 6 horas, conduzindo pesados caminhões em meio a tráfego intenso e em péssimas estradas. Coloque-se o leitor no lugar desses motoristas: quantos dias, semanas ou meses você suportaria, dirigindo 15 horas ou mais por dia, todos os dias, sem sucumbir ao sono no volante, sem recorrer a drogas para se manter acordado, sem se envolver em acidentes?<sup>302</sup>

Ocorre que trabalhar nas estradas cumprindo jornadas desumanas e brutais conduz, inevitavelmente, a (muitos) acidentes de trânsito e ao adoecimento dos trabalhadores.

Vejamos alguns exemplos concretos:

“SP: Motorista que matou cinco na Anhanguera consumiu cocaína. O tacógrafo do caminhão de (...) revelou também que ele passou 17 horas acordado”.<sup>303</sup>

“Naquela semana estava fazendo várias viagens de Foz do Iguaçu a Assunção. Depois de três dias dirigindo direto, dormindo duas horas por dia, apaguei e dormi no volante. A sorte é que fui para o lado do barranco.”<sup>304</sup>

“Você tem que ficar se mexendo, se movimentando, abrindo o vidro, fechando o vidro, molhando o rosto. Dirigindo mesmo, você pega seu galãozinho de água, joga no rosto e ... tenta. Fica falando, fica gritando. Você tem que fazer de tudo para lutar contra o sono. Desviar a atenção. Parar, hoje em dia, não dá para parar mais por causa do rastreador.”<sup>305</sup>

De acordo com o Anuário Estatístico das Rodovias Federais 2010, elaborado pelo DNIT e Departamento da Polícia Rodoviária Federal, ocorreram em 2010 apenas nas estradas federais (excluídas, portanto, as estaduais e municipais) 182.900 acidentes, sendo 7.073 fatais e 62.067 com feridos. Nesses acidentes morreram 8.616 pessoas, e 102.896 ficaram feridas. Nos 182.900 acidentes ocorridos estiveram envolvidos 317.711 veículos, dentre eles 79.374 veículos de carga. Considerando-se apenas os acidentes fatais ocorridos em estradas federais naquele ano, estiveram envolvidos 11.669 veículos, dos quais 3.343 veículos de carga. Considerando os acidentes com feridos, estiveram envolvidos 99.802, sendo 18.873 deles de carga.<sup>306</sup>

<sup>302</sup> GOMES, Rafael Araújo. Jornada dos Caminhoneiros: para não mentirmos sobre os custos. <  
<http://www.prt15.mpt.gov.br/site/artigos.php>>. Acesso em 31/05/2013

<sup>303</sup> <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2011/12/sp-motorista-que-matou-cinco-na-anhanguera-consumiu-cocaina.html> Acesso em 31/05/2013

<sup>304</sup> <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1256359&tit=Jornada-menor-para-motoristas-vira-estrategia-contr-acidentestadmidia-src554328> Acesso em 31/05/2013

<sup>305</sup> Depoimento citado por Elisabeth Aparecida Trevisan na monografia “Vida de cão”: o trabalho dos motoristas de caminhões que transportam combustíveis da cidade de Paulínia -SP”, em <http://cutter.unicamp.br/document/?code=000779329>> Acesso em 31/05/2013

<sup>306</sup> <http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/estatisticas-de-acidentes/anuario-2010.pdf> Acesso em 31/05/2013.

Para melhor compreensão de seu significado, tais números devem ser lidos conjuntamente com as informações sobre a frota de veículos brasileira. De acordo com o Denatran, o Brasil encerrou o ano de 2010 com 64,8 milhões de veículos.<sup>307</sup> E segundo a ANTT, a frota de veículos usados no transporte de carga é de 2.130.66213 .<sup>308</sup>

Assim, pode-se concluir que, muito embora os veículos utilizados no transporte rodoviário de carga correspondam a apenas 3,2% da frota de veículos terrestres do país, eles estão envolvidos em 28,6% das mortes, 18,9% dos acidentes com feridos e 25% do total de acidentes ocorridos em estradas federais.

Conforme pondera o Procurador Rafael de Araújo Gomes:

Não apenas a quantidade de acidentes envolvendo caminhões no transporte de carga é proporcionalmente muito maior que a dos demais veículos, como a letalidade de tais acidentes é extraordinariamente alta, sendo que na maioria dos casos morrem outras pessoas que não o motorista do caminhão, como pedestres e motociclistas. A causa mais frequente de acidentes envolvendo caminhões é a fadiga, que conduz à falta de atenção, havendo relação direta entre acidentes e as excessivas jornadas praticadas (além das drogas consumidas para suportá-las).<sup>309</sup>

Nesse sentido, estudo divulgado pela SOS Estradas.com.br aponta que a falta de atenção é a primeira causa de acidentes no país, correspondendo a 35,5% do total, estando em segundo lugar o excesso de velocidade, com 12,7%<sup>310</sup>.

A Corretora de Seguros Pancary, analisando acidentes com veículos de carga, chegou a idêntica conclusão: “Um motorista dirigindo em velocidade incompatível ao fazer uma curva ... e cansado.” Tal é o motivo predominante dos acidentes mais frequentes e mais graves: tombamentos e capotagens de veículos de carga”<sup>311</sup>.

No que diz respeito aos custos envolvidos com os prejuízos materiais a todas as partes envolvidas em acidentes, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), em parceria com o Denatran, realizou em 2006 um esclarecedor estudo intitulado “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras”<sup>312</sup>.

Em valores atualizados pelo próprio IPEA para julho de 2012, concluiu respeitado Instituto que o custo médio unitário de um acidente com morte em rodovia no Brasil é de

<sup>307</sup> <<http://www.abcr.org.br/Conteudo/Secao/43/estatisticas.aspx>> Acesso em: 31/05/2013

<sup>308</sup> <http://www.transportabrasil.com.br/2011/01/antt-recadastrou-quase-13-milhao-de-transportadores/> Acesso em 31/05/2013

<sup>309</sup> GOMES, Rafael de Araújo. Op. Cit

<sup>310</sup> [http://www.estradas.com.br/sosestradas/estudos/estudo\\_acidentes.pdf](http://www.estradas.com.br/sosestradas/estudos/estudo_acidentes.pdf) Acesso em: 31/05/2013

<sup>311</sup> Em <<http://www.vias-seguras.com/content/download/302/1542/file/Um%20diagnostico%20Acidentes%20de%20caminh%C3%B5es.pdf>>

<sup>312</sup> Em [http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/custos\\_acidentes\\_transito.pdf](http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/custos_acidentes_transito.pdf) Acesso em 31/05/2013

aproximadamente R\$ 566 mil, envolvendo perda de produção e danos à propriedade<sup>313</sup>. Já o custo do acidente em rodovia com feridos é de, em média, R\$ 116 mil. O custo total com acidentes de trânsito no Brasil é de 40 bilhões de reais (aproximadamente 1% do PIB nacional).

Nesse sentido, há estudos científicos realizados com centenas de milhares de pacientes que apontam que o excesso de horas extras pode aumentar em 60% os riscos de doenças cardíacas<sup>314</sup>, e que o trabalho em horários irregulares e à noite pode levar a problemas cardiovasculares graves (24% mais riscos de doença coronária, 23% mais risco de ataque cardíaco)<sup>315</sup>. Ora, são justamente essas as condições em que trabalha a maioria dos caminhoneiros, com o agravante de que a atividade é fisicamente desgastante e exige atenção permanente ante o risco de acidentes.

Não surpreenderá, então, que estudos no Brasil tenham indicado a maior frequência de hipertensão entre caminhoneiros: “Dos 60 caminhoneiros entrevistados, 30% estavam com a pressão arterial acima dos valores normais... Não há evidências que associam o trabalho como condutor e a hipertensão, porém destacam-se uma relação entre a idade e tempo de jornada de trabalho como causadores da hipertensão... Em relação ao questionamento sobre já terem dormido no volante, 30% afirmam que já dormiram”<sup>316</sup>

Tais adoecimentos acarretam, inevitavelmente, outros gastos ao Estado e, dessa forma, a toda a sociedade, pois a maioria dos trabalhadores acabará sendo atendida pelo SUS, a um custo elevado, especialmente através de internações e tratamento farmacológico.

Parece claro que a Lei 12.619 não apenas não criou todos os novos custos trabalhistas que estão sendo imaginados - já que se trata, na verdade, de fazer prevalecer direitos reconhecidos pela legislação há décadas -, como proporcionará expressiva economia ao Estado e a toda a sociedade, sob a forma de redução de gastos de vários bilhões de reais com acidentes nas estradas e adoecimentos de trabalhadores pelo excesso de trabalho.

Determinados direitos e deveres estão profundamente ligados ao tema da saúde e da segurança. E, por isso, merecem uma análise cuidadosa, consoante abaixo se demonstrará.

---

<sup>313</sup> Em [http://viasseguras.com/os\\_acidentes/custo\\_dos\\_acidentes\\_de\\_transito/ipea\\_estima\\_custo\\_anual\\_com\\_acidentes\\_em\\_r\\_40\\_bilhoes](http://viasseguras.com/os_acidentes/custo_dos_acidentes_de_transito/ipea_estima_custo_anual_com_acidentes_em_r_40_bilhoes) Acesso em: 31/05/2013

<sup>314</sup> <http://www.administradores.com.br/noticias/carreira/estudo-aponta-que-excesso-de-trabalho-aumenta-em-60-riscosde-doencas-cardiacas/33434/> Acesso em: 31/05/2013

<sup>315</sup> <http://veja.abril.com.br/noticia/saude/trabalhar-a-noite-ou-em-horarios-irregulares-pode-levar-a-doencas-cardiacas> Acesso em 31/05/2013

<sup>316</sup> Em Incidência de Hipertensão em Caminhoneiros que Trafegam Pela Rodovia Presidente Dutra: [http://www.inicepg.univap.br/cd/INIC\\_2008/anais/arquivos/INIC/INIC0649\\_01\\_O.pdf](http://www.inicepg.univap.br/cd/INIC_2008/anais/arquivos/INIC/INIC0649_01_O.pdf)>. Acesso em: 31/05/2013

#### 4.3.A1 - Formação e aperfeiçoamento profissional

O inciso I do art. 2º prevê “acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público”.

Não restou determinado de quem é o ônus de oferecer tais cursos, nem como serão ministrados. De toda forma, a regra tem que ser acatada e traduz a normatividade dos princípios da instrução, não improviso.

Seguindo o entendimento pós-positivista, admite-se que os princípios são também normas jurídicas. Nesse compasso, convém citar Ana Paula de Barcellos:

De acordo com a lógica do funcionamento do Estado de direito, no momento em que uma norma se torna jurídica, qualquer que tenha a sua origem remota (*e.g.*, a religião, a moral ou a economia), seu cumprimento passa a ser obrigatória para todos – inclusive para o Poder Público -, o que requer todo um aparato estatal capaz de impor essa obediência, direta ou indiretamente, caso ela não seja obtida de forma voluntária. A nota de juridicidade vem com a capacidade de impor pela força, se necessária, a realização dos efeitos pretendidos pela norma ou, ainda, de associar algum tipo de consequência ao descumprimento da norma, capaz de provocar, mesmo que substitutivamente, a realização do efeito normativo inicialmente previsto ou um seu equivalente.<sup>317</sup>

Por sua vez, o princípio da instrução extraído da Convenção n. 148 da OIT, ratificada pelo Brasil, cuida do treinamento adequado no âmbito da segurança e da higiene do trabalho com informações e orientações apropriadas. No mesmo sentido, encontram-se as Convenções 155, 161 e 167 da OIT.

Quanto ao não improviso, é baseado na constatação de que, no campo da atividade preventiva, em termos de segurança e saúde nos locais de trabalho, é considerada improvisada toda atividade que não é fruto de orientação racional, de conhecimento consciente e elaborado, de projeto, que não é planejada, programada, concebida para o fim a que se destina.<sup>318</sup>

O princípio do não improviso, ora apresentado, e, com status supralegal, também foi extraído das principais convenções da OIT que tratam da saúde do trabalhador, conforme o art. 15 da Convenção 148.

---

<sup>317</sup> BARCELLOS, Ana Paula de. Normatividade dos Princípios e o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana. Rio de Janeiro. **Revista de Direito Administrativo**, p. 159-188, 2000.

<sup>318</sup> AMORIM JUNIOR, Cléber Nilson Ferreira. **Princípio do não improviso na saúde e segurança do trabalho**. Disponível em: <<http://www.jus.com.br/>>. Acesso em: 10 mar. 2013.

Dessa maneira, a formação e o aperfeiçoamento profissional implicam favorecimento da conscientização e preparo do motorista, a fim de gozar de maior qualidade de vida e exercer com mais efetividade o seu ofício, preocupando-se a lei não somente com o condutor, mas com todos os usuários no trânsito brasileiro.

#### **4.3.A2 - Atendimento médico**

O inciso II garante assistência de “atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam”, por meio do SUS. Também há ressalva de que este direito não desobriga o empregador das regras da CLT, em especial o art. 162.

O atendimento profilático remete ao tratamento médico, fisioterapêutico e psicológico e ao cumprimento dos princípios do risco mínimo regressivo e da adaptação do trabalho ao homem.

Em relação ao princípio do risco mínimo regressivo, valiosas são as lições de Cléber Nilson:

O princípio do risco mínimo regressivo, emanado do art. 7º XII, da Constituição, informa que o risco de acidente de trabalho ou doença ocupacional deve decrescer com o avanço da tecnologia, e, na sua aplicação deve-se levar em conta aspectos de natureza técnica, ética, social, política e econômica. Sua meta é a redução progressiva dos riscos ocupacionais em direção ao risco zero de modo que, o risco que hoje é considerado tolerável, no futuro poderá ser enquadrado como risco que deve ser eliminado ou minimizado, em razão de novos conhecimentos. A fronteira onde termina a segurança e a saúde e começa a doença e o acidente deve ser estabelecidas com base em informações detalhadas de caráter objetivo e científico. Na dúvida, devem ser implementadas ações preventivas, baseadas nos direitos dos trabalhadores insculpidos nos princípios da precaução, na indisponibilidade da saúde do trabalhador e no do in dubio pro operário.<sup>319</sup>

Segundo o princípio da adaptação do trabalho ao homem, não é concebível mais a cultura que imperava na era fordista. Naquela fase, o ser humano deveria se adequar ao processo produtivo.

Vale recordar as cenas do filme Tempos Modernos, onde a velocidade da máquina era o que definia o total da produção, e o trabalhador interpretado por Charles Chaplin teve um colapso por exaustão.

---

<sup>319</sup> AMORIM JUNIOR, Cléber Nilson Ferreira. **Princípio do não improvisado na saúde e segurança do trabalho**. Disponível em: <<http://jus.com.br/>>. Acesso em: 7 mar. 2013.

Para combater essa prática, diversas normas internacionais foram produzidas. Tais como o no art. 5º da Convenção n. 155 e o art. 5, alínea g, da Convenção 161, ambas da OIT.

Assim sendo, a ergonomia é importante, pois ela parte do conhecimento do homem para fazer o projeto do trabalho de acordo com as limitações e capacidades do ser humano.

É fato que o estilo de trabalho exercido pelo motorista profissional favorece o aparecimento de doenças profissionais e a ocorrência de acidentes de trabalho.

Notadamente, a Psicologia tem papel fundamental na prevenção e tratamento daqueles que militam nas estradas. Nesse sentido, vale destacar o Programa Estrada para a Saúde:

Atenta às dificuldades do caminhoneiro em cuidar de sua saúde e aos riscos de acidentes decorrentes de problemas como sono, automedicação, estresse e distúrbios emocionais, a AutoBAN oferece gratuitamente serviços de saúde e qualidade de vida a motoristas de caminhões que passam pelo Sistema Anhanguera-Bandeirantes. Em 2010, os trabalhadores contam com atendimento psicológico, mais um benefício no programa "Estrada para a Saúde". O intuito é proporcionar apoio para o equilíbrio emocional dos trabalhadores, complementando os demais serviços oferecidos no Centro de Atendimento do programa. O Centro localiza-se em uma casa de 260 m<sup>2</sup>, com amplas instalações e atuação de 12 profissionais, em Jundiaí. Feito por uma profissional da área, o atendimento psicológico é realizado de 2ª e 4ª e, de acordo com a avaliação, as sessões do tratamento podem ser semanais ou a cada 15 dias, dependendo da disponibilidade do caminhoneiro. Programa Estrada para a Saúde Em quase quatro anos de funcionamento diário, O Centro de Atendimento ao Caminhoneiro do programa Estrada para a Saúde já beneficiou mais de 24 mil motoristas. Por ele passam, em média, de 35 a 40 profissionais por dia, sendo que mais da metade retornam para acompanhamento adequado e contínuo, já que a prevenção é o grande objetivo do programa. Os atendimentos gratuitos diários, de segunda a sexta-feira, facilitam e estimulam o comparecimento dos motoristas que podem escolher o dia e horário mais adequado para fazer exames de tipagem sanguínea + fator Rh, glicemia, colesterol e pressão arterial; consultar o médico e cuidar da saúde bucal (tratamento odontológico preventivo, limpeza e restaurações), além de usufruir de outros serviços como, corte de cabelo, massagem bioenergética e cuidado com os pés (podologia). "O importante é que com o atendimento diário gratuito no Centro de Atendimento ao Caminhoneiro damos um acompanhamento contínuo a esses profissionais e os orientamos sobre ações preventivas para melhorar sua qualidade de vida e bem estar", ressalta o coordenador médico do Programa Estrada para a Saúde, Dr. Ricardo Pousa Franco de Godoy.<sup>320</sup>

---

<sup>320</sup> ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. **AutoBAN oferece atendimento psicológico para caminhoneiro.**

Disponível em:

< <http://m.cidadao.sp.gov.br/noticia.php?id=208236/>>. Acesso em: 2 mar. 2013

ALVES JUNIOR, Dirceu Rodrigues. **Como vai a saúde do caminhoneiro?** Disponível em:

<<http://www.transportabrasil.com.br/>>. Acesso em: 10 mar. 2013.

#### 4.3.A3 - Doenças e drogas nas estradas

Destarte, cumpre rememorar alguns conceitos correlatos.

Conforme dispõe o art. 19 da Lei n. 8.213/1991, "acidente de trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 11 desta lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho".<sup>321</sup>

Ao lado da conceituação acima, de acidente de trabalho típico, por expressa determinação legal, as doenças profissionais e/ou ocupacionais equiparam-se a acidentes de trabalho. Os incisos do art. 20 da Lei n. 8.213/1991 as conceitua: a) doença profissional - assim entendida a produzida ou desencadeada pelo exercício do trabalho peculiar a determinada atividade e constante da respectiva relação elaborada pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social; b) doença do trabalho - assim entendida a adquirida ou desencadeada em função de condições especiais em que o trabalho é realizado e com ele se relacione diretamente, constante da relação mencionada no inciso I.

Sobre as doenças recorrentes em motoristas, o Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior assevera que:

O homem é avesso à restrição aos seus hábitos, controle médico, dietas, exames preventivos e tudo que se possa planejar em termos de prevenção no sentido de mantê-lo saudável e, em consequência, com boa qualidade de vida. Mas, com todas as dificuldades para a mudança de comportamento, temos a obrigação de conscientizá-lo da real necessidade da prevenção, principalmente quando o vemos submetido a fatores de risco que não temos dúvida que o levarão a doenças, algumas vezes crônicas, evolutivas e incapacitantes. A coisa é grave, precisamos de cuidados, deixar de olhar para isso é permitir o surgimento de problemas. Dentro de uma cabine, onde trabalha se alimenta e dorme, sem as condições de higiene necessárias com relação ao sono, à confecção do seu alimento, à eliminação dos despojos, à higiene corporal. Fica sem o lazer, isolado e confinado em ambiente tão restrito e hostil para tal, e mais, submetido às doenças endêmicas e tropicais por onde circulam. As doenças primárias ou pré-existentes como hipertensão arterial, diabetes, distúrbios de colesterol, triglicérides, doenças respiratórias e cardiocirculatórias e muitas outras estão presentes no universo dos nossos motoristas. O acesso ao controle ambulatorial torna-se difícil em função de estar sempre em trânsito e não ter com isso disponibilidade para um agendamento. As atitudes incorretas que comprometem a saúde como uso de álcool, tabaco, alimentação inadequada, privação do sono, rebite, excesso de horas trabalhadas e outros fatores comprometem e levam ao desequilíbrio orgânico e, conseqüentemente, a doenças. Não bastasse tudo isso, outros componentes ocupacionais participam do dia a dia desse trabalhador contribuindo para doenças como as perdas auditivas, zumbido nos ouvidos, dores musculares difusas e localizadas, degeneração da coluna vertebral, varizes de membros inferiores,

---

<sup>321</sup> BRASIL. Lei n. 8.213, de 24 de junho de 1991.

Disponível em :< [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18213cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18213cons.htm)>. Acesso em: 24.01.2013.

tendinites, artrites, doenças respiratórias e outras. A falta de liberdade diante das opressões, bem como essas características de condições subumanas de vida e de trabalho, ainda de absoluto desrespeito à dignidade de uma pessoa, pela imposição de chefias, gerências, tanto do remetente como do destinatário. É pressão de todo lado, é o martírio do nosso motorista rodoviário, caminhoneiro e carreteiro. É a saúde física, mental e social comprometida.<sup>322</sup>

Uma das preocupações destacadas pelo médico é o polêmico uso de drogas pelos motoristas. É cediço que as drogas são substâncias químicas que modificam o estado de ânimo, as percepções, o funcionamento mental e a conduta do sujeito. É uma praga, que mata pessoas, desagrega famílias e faz sucumbir a sociedade em gastos públicos com a prevenção e criminalidade dos dependentes químicos.

Regra geral, o motorista trabalha por produtividade. Logo, existe uma forte associação entre o baixo salário e o uso de drogas. Com o fito de auferir um vencimento maior; caminhoneiros usam rebite, cocaína e crack para suportarem longas jornadas de trabalho nas estradas. Nesse sentido, o jornal Gazeta publicou a seguinte matéria com dados da Polícia Federal:

Na busca por horas a mais em frente ao volante, caminhoneiros estão encontrando uma forma perigosa de se manter acordados. Depois das anfetaminas - os chamados "rebites" -, a cocaína e o crack se tornaram os novos aliados na corrida contra o tempo das estradas. Em 2008, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) detectou a presença da cocaína - substância que também dá origem ao crack - em 10% das amostras de urina colhidas de caminhoneiros. "E o número certamente já aumentou", afirma o inspetor Emanuel Oliveira. Na ocasião, apenas 354 dos 732 motoristas abordados na operação chamada "Comando da Saúde nas Rodovias" aceitaram fazer o exame toxicológico, mesmo tendo o anonimato garantido. "Isso nos leva a crer que o número de usuários é bem superior. Eles foram abordados durante o dia, quando a viagem é mais tranquila, e, em geral, apenas aqueles que acreditam que o exame dará negativo aceitam fazê-lo", explica. As anfetaminas apareceram em 63% das amostras; e a maconha, em 12%. O motivo apontado para o uso das substâncias é quase sempre o mesmo. Estimulantes do sistema nervoso central, as drogas aumentam o estado de alerta em poucos minutos e, em associação com outros estimulantes, estendem a capacidade do organismo de se manter sem descanso por cerca de três horas.<sup>323</sup>

Ocorre que essa prática gera um número avassalador de mortes causadas nas estradas. Além da destruição da saúde física e psíquica dos usuários caminhoneiros. Sem mencionar o reflexo na célula mater da sociedade – a família. Homens desestruturados mentalmente aumentam os casos de violência doméstica.

<sup>322</sup> ALVES JUNIOR, Dirceu Rodrigues. **Como vai a saúde do caminhoneiro?** Disponível em: <<http://www.transportabrasil.com.br/2010/09/como-vai-a-saude-do-caminhoneiro/>>. Acesso em: 10 mar. 2013.

<sup>323</sup> OLIVEIRA, Emanuel. **Crack entra na rota dos caminhoneiros.** Droga é utilizada por motoristas para se manterem mais tempo ao volante. Disponível em: <<http://www.abead.com.br/noticias/exibNoticia/?cod=499>>. Acesso em: 2 mar. 2013.

Com o intuito de diminuir o gravame, a Lei n. 12.619/2012 introduziu no texto celetista o art. 235-B, que versa sobre os deveres do motorista. Um desses deveres é o da submissão ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de álcool oferecido pelo empregador.

De fato, a redução das doenças e dos vícios não se limita ao círculo de responsabilidade da empresa. O Estado não pode esquivar-se do dever de fiscalização e combate ao uso de entorpecentes, bem como do ônus de educar a população sobre os riscos dessas substâncias.

Quanto ao teste de drogas, o seu caráter obrigatório desperta calorosas discussões no mundo jurídico.

Cabe destacar que a questão relativa à submissão do motorista a testes para a detecção de drogas e álcool já foi abordada diversas vezes, tanto no plano doutrinário como jurisprudencial, mas sempre de forma controvertida, visto que se mostra capaz de colocar em confronto o direito à intimidade privada do trabalhador motorista, de um lado, e, de outro lado, o dever do empregador de zelar e vigiar a saúde dos trabalhadores, até mesmo para evitar a responsabilidade futura, não apenas com relação ao seu empregado, mas também terceiros indiretamente envolvidos na relação de emprego.

A primeira corrente assevera que o ser humano possui o direito fundamental da intimidade que não deve maculado pela intromissão alheia, nos termos do art. 5º, X, da Lei Maior.

A existência de um isolamento natural da pessoa, onde a mesma possa viver o seu interior e se manifestar livre dos olhos sociais, preservando o seu íntimo, é fundamental para o desenvolvimento da personalidade.

Dessa forma, o acesso às informações pessoais passa pelo crivo subjetivo de quem deseja expô-las. Ou seja, depende do livre consentimento informado e demanda a confidencialidade dos dados descobertos.

É patente que a recusa do empregado a se submeter ao teste gera a presunção relativa do uso de substâncias tóxicas. Ainda que não reste expressa a discriminação, tal fatalmente ocorrerá de forma indireta.

O ser humano segue padrões de conduta formulados pela Moral, Direito e Religião. E todo comportamento que destoa da regra provoca um sentimento de rejeição. É a noção pré-concebida que dá a luz ao preconceito. Nessa esteira, vale colacionar a seguinte notícia:

No dia 14 de junho entrará em vigor a lei que colocou como dever do motorista profissional submeter-se a testes e a programas de controle de uso de drogas e de bebida alcoólica. A Lei 12.619, sancionada em 30 de abril para vigorar depois de 45 dias, demonstra a preocupação do legislador com o controle do uso de entorpecentes por empregados, problema cada vez mais difícil para as empresas. Em 2011, a Previdência Social concedeu 124.947 benefícios por afastamento em decorrência do uso de drogas ilegais, acumulando despesas da ordem de R\$ 107,5 milhões. Apesar da frequência cada vez maior de casos, submeter funcionários a exames toxicológicos é uma matéria que não foi pacificada na Justiça do Trabalho. Sem o devido cuidado, a forma com que empregadores lidam com o funcionário que faz uso de substâncias tóxicas podem render condenações por danos morais. “Dano moral é algo que está chegando às empresas com mais força agora. Em companhias que não têm políticas claras contra drogas, o tratamento dispensado aos empregados viciados gera risco de obrigação de readmissão, pagamento de indenização ou de tratamentos”, diz a psicóloga especialista em prevenção e promoção de saúde nas empresas pela Unifesp, Lívia Lopes. Segundo ela, uma pessoa que chega alcoolizada ao trabalho e ouve do chefe que “tem que ir para casa porque está bêbada” ou que será demitida por isso pode entrar com uma ação por danos morais, se comprovar que é alcoólatra. “É uma conotação moral degradante”, diz a especialista. Ela lembra que o alcoolismo é considerado uma doença. Além disso, a existência da “embriaguez habitual ou em serviço” como motivadora de demissão por justa causa de acordo com o artigo 482 na Consolidação das Leis do Trabalho não justifica a dispensa em casos em que se comprove que o funcionário é alcoólatra — ou alcoolista, termo mais usado por especialistas. O vício em bebidas já possui nexo direto com algumas funções, segundo o INSS, sendo tratado como doença ocupacional para quem trabalha com serviços de manutenção, reparação mecânica, lanternagem e borracharia para veículos, por exemplo. Com isso, alerta o advogado Pedro Pulzatto Peruzzo, do Finocchio & Ustra Sociedade de Advogados, fica cada vez mais difícil dizer que o problema deve ser tratado como algo alheio ao trabalho. Uma possível saída é a realização de exames toxicológicos preventivos. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) já prevê em resolução a possibilidade de submeter seus servidores a tais procedimentos. Ainda assim, os patrões devem ter cuidado na hora de entregar os resultados. Peruzzo diz que “em hipótese alguma” deverão ser convocados dois ou mais empregados para receberem comunicações dos resultados de exames desse tipo. Para justificar seu conselho, o advogado cita julgamento do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo em que ficou comprovado que a tomadora de serviços submeteu o trabalhador a uma situação constrangedora perante seus colegas, “uma vez que os fatos que ensejaram a dispensa, ainda que sem justa causa (suposto uso de entorpecentes), se espalharam no âmbito da empresa”. Ainda assim, ele diz que nos casos em que a atividade desempenhada pelo empregado é de risco, a Justiça do Trabalho tem autorizado o exame toxicológico.<sup>324</sup>

A segunda vertente, por sua vez, afirma que a utilização do teste é direito da sociedade e utiliza três fundamentos.

O primeiro argumento está pautado na sabedoria de Ronald Dworkin:

Os princípios possuem uma dimensão que não é própria das regras jurídicas: a dimensão do peso ou importância. Assim, quando se entrecruzam vários princípios, quem há de resolver o conflito deve levar em conta o peso relativo de cada um deles (...). As regras não possuem tal dimensão. Não podemos afirmar que uma delas, no interior do sistema normativo, é mais importante do que outra, de modo que, no caso

---

<sup>324</sup> VASCONCELLOS, Marcos de. Controle do uso de drogas por empregados é preocupação. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/>>. Acesso em: 7 mar. 2013.

de conflito entre ambas, deve prevalecer uma em virtude de seu peso maior. Se duas regras entram em conflito, uma delas não é válida.<sup>325</sup>

Dessa forma, dois princípios fundamentais entram em rota de colisão. A intimidade *versus* a vida. Evidentemente, que a afronta ao direito à vida toca diretamente no princípio da dignidade da pessoa humana.

Ocorre que, para parcela da doutrina, a dignidade da pessoa humana é um valor absoluto. Portanto, nada prevalece diante da sua magnitude. Nesse sentido, o filósofo alemão Robert Alexy, ao discorrer sobre princípios absolutos, sintetiza que:

La impresión de absolutidad resulta del hecho de que existen dos normas de dignidad de la persona, es decir, una regla de la dignidad de la persona y un principio de la dignidad de la persona, como así también del hecho de que existe una serie de condiciones bajo las cuales el principio de la dignidad de la persona, con un alto grado de certeza, precede a todos los demás principios.<sup>326</sup>

No entanto, caso sejam relativizados os valores de cada princípio, não resta dúvida que, por força do critério do dimensionamento do peso e importância prevalece o direito à vida da coletividade. O interesse no uso do teste transcende o individual e alcança toda a sociedade.

O segundo motivo é a função social do contrato, pautada no art. 421 do Código Civil que estende os seus tentáculos até o contrato de trabalho, com base no art. 8º da CLT.

A aplicação subsidiária do Diploma Civil importa na adoção de pilares de sustentação - os princípios da eticidade, da sociabilidade e da operacionalidade -, que resgataram a importância da Ética nas relações privadas, algo que havia sido relegado a um plano secundário na antiga codificação.

Logo, o trabalhador quando assume as suas funções profissionais dentro da empresa, automaticamente, anui com o papel ético e social de seu ofício. Com isso, a recusa na utilização do teste e na participação de cursos sobre drogas viola a solidariedade tão mencionada por Durkheim.

Finalmente, o terceiro argumento toma por base o art. 482, *h*, da Consolidação das Leis do Trabalho, no que toca a indisciplina. Ou seja, o motorista ao firmar o pacto empregatício tem o ônus de cumprir as ordens gerais estabelecidas pela empresa, sob pena de ser considerado indisciplinado e demitido com justa causa.

<sup>325</sup> DWORKIN, Ronald *apud* SANTOS, Fernando Ferreira dos. **Princípio Constitucional da Dignidade da Pessoa Humana**. São Paulo: Editor, 1999, p. 44.

<sup>326</sup> ALEXY, Robert. **Teoría de los derechos fundamentales**. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1993, p. 58.

É importante destacar que a Organização Internacional do Trabalho já reconheceu que diversos problemas podem ser relacionados à utilização de álcool ou outras drogas no âmbito do contrato de trabalho, sendo que tais problemas podem custar muito dinheiro à economia de forma geral, além de compor situações que podem trazer questões relacionadas à saúde do trabalhador, o bem-estar e a segurança, bem como a produtividade no âmbito da empresa e, ainda, a eventual responsabilidade civil do empregador. É precisamente por razões como estas acima apresentadas é que o ambiente de trabalho, por uma pluralidade de motivos, pode perfeitamente ser considerado como um campo adequado para a formulação e implementação de programas e políticas dirigidas ao álcool e a outras drogas.

Além dessas razões, é possível fazer um paralelo com a nova *lei seca*, que fechou a brecha da recusa ao bafômetro e enrijeceu as penas. O espírito dessa norma é proteger vidas. Por trás dos signos grafológicos, existe um mandamento nuclear relacionado à dignidade da pessoa humana.

Se a finalidade, portanto, é a mesma e o procedimento semelhante, não há dúvidas de que o uso do teste no ambiente das empresas está respaldado pelo poder diretivo do empregador que preza pela segurança e saúde de seus funcionários.

De certa forma, aceitar o teste é uma forma de se proteger. O direito atingido é difuso, pois ultrapassa a esfera de um único indivíduo, caracterizado principalmente por sua indivisibilidade, onde a satisfação do direito deve atingir a uma coletividade indeterminada, porém, ligada por uma circunstância de fato. Está resguardado pela Constituição Federal de 1988 e materializado com a edição da Política nacional do Meio ambiente em 1981, da Lei de Ação Civil Pública - Lei n.7.347/1985 e do Código de Defesa do Consumidor - Lei n. 8.078/1990.

Em síntese, haverá quem compreenda que o cumprimento da obrigação do trabalhador poderá se mostrar como uma afronta aos direitos fundamentais do trabalhador —eventualmente até mesmo inconstitucional —, e, por outro lado, o “respeito” aos direitos fundamentais dos empregados poderá configurar como omissão dos empregadores e, por conseguinte, o dever de indenizar por conta de eventual responsabilidade num acidente de trabalho ou danos causados a terceiros. Neste contexto, salvo melhor juízo, desde que devidamente justificada a situação de fato, pode-se dizer que, observados os pressupostos necessários para tal — “livre consentimento informado” e “confidencialidade das informações pessoais” —, não há desrespeito a direitos fundamentais na realização de testes de álcool e drogas com trabalhadores motoristas e, também, não há inconstitucionalidade na obrigação estabelecida em lei para isso, sobretudo diante da “ponderação de bens em conflito” ou “princípio da proporcionalidade”.<sup>327</sup>

---

<sup>327</sup> AMARAL, Júlio Ricardo de Paula. Teste de drogas em motorista é direito da sociedade. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2012-jun-24/julio-amaral-teste-drogas-motorista-direito-sociedade?pagina=3>>. Acesso em 31/05/2013

Ultrapassada essa questão, cumpre verificar o caso do motorista viciado em álcool ou drogas.

A síndrome da dependência pode dizer respeito a uma substância psicoativa específica, a uma categoria psicoativa ou a um conjunto mais vasto de substâncias farmacologicamente diferentes.

Sensível a esse quadro, o C. TST já se pronunciou:

EMBARGOS. JUSTA CAUSA. ALCOOLISMO CRÔNICO. ART. 482, "F", DA CLT. 1. Na atualidade, o alcoolismo crônico é formalmente reconhecido como doença pelo Código Internacional de Doenças (CID) da Organização Mundial de Saúde - OMS, que o classifica sob o título de "síndrome de dependência do álcool" (referência F- 10.2). É patologia que gera compulsão, impele o alcoolista a consumir descontroladamente a substância psicoativa e retira-lhe a capacidade de discernimento sobre seus atos. Clama, pois, por tratamento e não por punição. 2. O dramático quadro social advindo desse maldito vício impõe que se dê solução distinta daquela que imperava em 1943, quando passou a vigor a letra fria e hoje caduca do art. 482, "F", da CLT, no que tange à embriaguez habitual. 3. Por conseguinte, incumbe ao empregador, seja por motivos humanitários, seja porque lhe toca indeclinável responsabilidade social, ao invés de optar pela resolução do contrato de emprego, sempre que possível, afastar ou manter afastado do serviço o empregado portador dessa doença, a fim de que se submeta a tratamento médico visando a recuperá-lo. 4. Recurso de embargos conhecido, por divergência jurisprudencial, e provido para restabelecer o acórdão regional. (ED-E-RR - 586320-51.1999.5.10.5555, Relator Ministro: João Oreste Dalazen, Data de Julgamento: 19/04/2004, Subseção I Especializada em Dissídios Individuais, Data de Publicação: 21/05/2004.).<sup>328</sup>

Assim, em qualquer das situações de dependências químicas no ambiente de trabalho, cabe ao empregador esgotar os recursos disponíveis para promover e preservar a saúde do trabalhador.

Ainda, no tocante ao afastamento da maior penalidade laboral ao empregado dependente, alguns Tribunais Regionais do Trabalho já condenaram empresas em razão de seus colaboradores ingerirem medicamento para suportar jornada de trabalho extenuante:

É notória a realidade vivenciada por caminhoneiros brasileiros que, diante das exigências dos transportadores, precisam dirigir longas distâncias para entregar mercadorias no prazo estipulado e cumprir metas. Para tanto, esses trabalhadores cumprem jornadas extenuantes e muitas vezes fazem uso de medicamentos para evitar o sono, os popularmente conhecidos por "rebites".

Do outro lado desse cenário estão as empresas de transporte de carga rodoviária que adotam medidas para preservar o patrimônio material, inclusive investindo em tecnologia para fiscalizar e punir empregados que descumprem suas ordens. No entanto, desrespeitam a legislação que obriga o empregador a garantir condições de

<sup>328</sup> BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Justa Causa. Alcoolismo Crônico**. Art. 482, `f-, da Clt. Disponível em: <<http://www.tst.gov.br>>. Acesso em: 11 jan. 2013.

trabalho saudáveis e seguras para o trabalhador. A vida do ser humano, bem maior a ser protegido, fica relegada a segundo plano em prol do lucro.

É nesse contexto que muitos trabalhadores procuram a Justiça do Trabalho. O juiz Marcelo Paes Menezes, titular da Vara de Muriaé, analisou o caso de um motorista que para conseguir cumprir extensa jornada de trabalho tinha de ingerir medicamentos para ficar acordado. O trabalhador teve reconhecido o direito de receber, não apenas horas extras, como também indenização por danos morais. No entendimento do magistrado, o sofrimento moral ficou evidente, pois é presumível o constrangimento e tristeza do trabalhador diante desse quadro.

A própria testemunha da reclamada admitiu ter guiado, pelo menos uma vez, o veículo da empresa por 20 horas seguidas, descansando somente uma hora. Uma testemunha do autor confirmou a utilização dos denominados "rebites" para inibir o sono. *"Ora, é claro que somente a utilização de medicamentos inibidores do sono permite tal façanha"*, ponderou o julgador. A conclusão alcançada foi a de que as condições de trabalho desumanas colocam em risco não apenas a saúde e a vida dos próprios trabalhadores, como também de todas as pessoas que trafegam nas rodovias brasileiras. A utilização de drogas faz parte da realidade dos motoristas e a empresa não poderia simplesmente alegar que não orientava a utilização de "rebites".

O juiz sentenciante se mostrou indignado diante dos fatos e da postura da empresa. *"O desassombro da ré, no particular, é tão expressivo que não teve sequer o pudor de "esconder" que submete os seus motoristas a jornadas desumanas, tal como se passou com a testemunha. Somente uma crença muito grande na impunidade pode justificar condutas tais. A prática da ré, ao submeter o motorista a 20 horas consecutivas de jornada, configura, em tese, o crime de submeter alguém à condição análoga de escravo"*, registrou.

Considerando que a prática de utilização de medicamentos por motoristas da reclamada já havia sido reconhecida em outro processo, sem surtir qualquer efeito, o magistrado agravou a pena e deferiu ao reclamante indenização por danos morais no valor de R\$80.000,00. ([nº 01294-2011-088-03-00-5](#))<sup>329</sup>

Por conseguinte, com fulcro no art. 235-B da CLT, a empresa tem o dever de implementar um programa de reabilitação para seus obreiros doentes com o fito de tratá-los e adequá-los em novas funções.

Sem dúvida, o legislador introduziu no sistema jurídico um instrumento fulcrado no humanismo, visto que o emprego é resguardado, bem como a saúde é restaurada. Partiu-se do princípio de que o empregado é um ser humano, rompendo com o paradigma da coisificação.

Nessa quadra, cumpre destacar a responsabilidade civil da empresa nos casos de acidentes de trânsito. Ela restará agravada caso não implante o programa de controle estabelecido na lei. E, quanto à manutenção do contrato de trabalho do motorista flagrado como usuário de drogas e álcool, será adotada a tendência jurisprudencial que o vício seja considerado doença e, como tal, não poderá haver demissão por justa causa, mas, sim, o encaminhamento do motorista a tratamento e gozo de auxílio doença.

<sup>329</sup>

#### 4.3.A4 - Proteção contra criminalidade

O inciso IV do art. 2º Lei n. 12.619/2012 garante “proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão”.

Esse inciso tem sido criticado, pois não existe um atendimento particular estatal aos motoristas. Na verdade, toda a coletividade merece ser resguardada dos atos de violência no trânsito.

De toda forma, a sua essência pode ser visualizada através de campanhas de segurança e de conscientização, o que se afina com o princípio da precaução.

Como o Direito acompanha a sociedade e a conforma normativamente, é natural a preocupação diante da quantidade de casos de homicídios e roubos envolvendo motoristas de ônibus e caminhoneiros.

Nas últimas duas décadas, devido principalmente à migração de crimes como o furto a banco, o roubo de cargas vem figurando entre os delitos que mais têm crescido no país, junto a outras ações conduzidas por quadrilhas e organizações criminosas. O roubo de carga é praticado por grupos cada vez mais especializados, desde a parte operacional, com a sofisticação de equipamentos e estratégias de abordagem, até a ampla rede das ligações ilícitas que se estabelecem para executar a ação.<sup>330</sup>

Nesse ínterim, destaca-se a seguinte proposta legislativa:

Uma ação mais ostensiva para reduzir o grande número de roubos de caminhões com cargas valiosas na grande São Paulo é o objetivo da proposta que Baleia Rossi, líder da bancada do PMDB, encaminhou ao governo paulista. Apresentada através de Indicação Parlamentar, a reivindicação justifica-se na medida em que a cada duas horas é roubado um caminhão com carga de grande valor monetário na grande São Paulo, principalmente nos principais corredores rodoviários, como as Marginais Tietê e Pinheiros. A proposta prevê a instalação de monitoramento eletrônico dia e noite, através de câmeras de vídeo, nas Marginais e outros corredores rodoviários onde há tráfego intenso de caminhões transportando cargas de grande valor. O deputado lembra que este tipo de ação criminosa foi reduzida drasticamente nas vias Anhanguera, Bandeirantes, entre outras, monitoradas eletronicamente com câmeras de vídeo. Outro aspecto abordado pelo parlamentar é a lentidão no trânsito nas Marginais, que facilita a ação dos bandidos.<sup>331</sup>

<sup>330</sup> SILVEIRA, Marcelo. **Roubos de carga obrigam melhorias na segurança e logística**. Disponível em: <<http://www.gristec.com.br>>. Acesso em: 17 jan. 2013.

<sup>331</sup> ROSSI, Baleia. **Proposta visa reduzir roubos de caminhões com carga**. Disponível em: <<http://al-sp.jusbrasil.com.br/noticias/1880500/proposta-visa-reduzir-roubos-de-caminhoes-com-carga>>. Acesso em: 19 jan. 2013.

#### 4.3.A5 - A jornada exaustiva como fator desencadeante de acidentes

Tamanha é a preocupação em todo o mundo com as mortes no trânsito que durante a abertura da Conferência Anual de Transportes, Segurança de Trânsito e Saúde, em Washington, a Organização Mundial de Saúde- OMS, juntamente com o BID e a Escola de Saúde Pública de Harvard, afirmaram que no ano de 2020 os acidentes de carro serão a terceira maior causa de mortes e ferimentos em todo o planeta, ficando atrás apenas de isquemias do coração e da depressão. Nesta situação crescente, logo se terá o trânsito como o inimigo número 1 da vida humana.<sup>332</sup>

Levantamento realizado durante o ano de 2008 pela Polícia Rodoviária Federal do Espírito Santo com 732 motoristas de caminhões, revela que 35,3% deles dirigem por mais de oito horas seguidas nas estradas. O dado é preocupante. Mas o que mais deixa a polícia em alerta, de acordo com o chefe do setor de comunicação social da PRF-ES, inspetor Edmar Camata, é a quantidade de condutores que dirigem sob efeitos de drogas como arrebite, maconha e cocaína. De 354 examinados, em 78 os exames mostraram a presença de alguma droga.<sup>333</sup>

A jornada exaustiva aliada ao uso de drogas são fatores desencadeantes de um número assombroso de acidentes e, conseqüentemente, mortes no país. Nesse diapasão, a Lei n. 12.619/2012 trouxe inovações sobre a duração de trabalho, consoante já demonstrado no Capítulo III.

O inciso V do art. 2º Lei n. 12.619/2012 determina que a jornada de trabalho e tempo de direção sejam controlados pelo empregador, que poderá utilizar anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, conforme o § 3º do art. 74 da CLT, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Provavelmente, tais métodos, no futuro próximo, não serão utilizados com a implantação do controvertido microchip humano. Com a instalação desse recurso, qualquer trabalhador poderia ser facilmente rastreado e, em caso de acidente, os seus dados médicos e pessoais poderiam ser acessados pelos médicos e autoridades. Até os momentos de descanso ou simples pausas seriam comprovados pelo rastreador de homens.

---

<sup>332</sup> QUADRO, Rodrigo Kurth. **Trânsito à beira do caos**. Disponível em: <<http://www.jus.com.br/>>. Acesso em: 2 mar. 2013.

<sup>333</sup> CAMATA, Edmar. **Drogas causam maioria dos acidentes com caminhoneiros, afirma estudo**. Disponível em: [http://gazetaonline.globo.com/\\_conteudo/2009/01/45708-drogas+causam+maioria+dos+acidentes+com+caminhoneiros+afirma+estudo.html](http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2009/01/45708-drogas+causam+maioria+dos+acidentes+com+caminhoneiros+afirma+estudo.html) >. Acesso em: 10 mar. 2013.

Interessante matéria foi publicada nos Estados Unidos da América conforme se segue:

It's 10 p.m. You may not know where your child is, but the chip does. The chip will also know if your child has fallen and needs immediate help. Once paramedics arrive, the chip will also be able to tell the rescue workers which drugs little Johnny or Janie is allergic to. At the hospital, the chip will tell doctors his or her complete medical history. And of course, when you arrive to pick up your child, settling the hospital bill with your health insurance policy will be a simple matter of waving your own chip — the one embedded in your hand. To some, this may sound far-fetched. But the technology for such chips is no longer the stuff of science fiction. And it may soon offer many other benefits besides locating lost children or elderly Alzheimer patients. "Down the line, it could be used [as] credit cards and such," says Chris Hables Gray, a professor of cultural studies of science and technology at the University of Great Falls in Montana. "A lot of people won't have to carry wallets anymore," he says. "What the implications are [for this technology], in the long run, is profound." Indeed, some are already wondering what this sort of technology may do to the sense of personal privacy and liberty.<sup>334</sup>

Repare que a lei faz distinção entre jornada de trabalho e tempo de locomoção. deve ser anotado tanto o horário de início e fim do trajeto, bem como o tempo efetivo em que o motorista está conduzindo o veículo, os períodos de descanso e de repouso.

Assim, cabe ao empregador criar um modelo de documento para o controle de jornada, que deve ser assinada pelo motorista, com visto do preposto da empresa, por conta da conferência das anotações.

A Lei n.12.619/2012 determinou alterações e inclusões de dispositivos na CLT. O artigo 235-C da CLT firma que jornada de trabalho será a estabelecida pela Constituição Federal, e pelas convenções ou acordos coletivos. Com isso, depreende-se que prevalece a jornada diária de oito horas, conforme artigo 7º, XIII, da CF.

Nota-se a existência de intervalos de refeição, repouso, espera e descanso, com o intervalo intrajornada de, no mínimo, uma hora. E a interjornada de, no mínimo, onze horas. O repouso semanal remunerado é de, no mínimo, 35 horas, ou seja, a soma do descanso seja de 24 horas com as 11 horas de repouso interjornada.

O art. 235-D da CLT conceitua “viagem de longa distância” como a que supera mais de 24 horas entre a ida e a volta. Portanto, em tais casos, os intervalos para descanso são especiais, sendo 30 minutos a cada quatro horas de tempo de direção, podendo ser fracionado.

A Lei n.9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro, também foi alterada pela Lei n. 12.619/2012, visto que proíbe ao motorista profissional conduzir mais de quatro horas seguidas sem respeitar o intervalo ou violar o intervalo para repouso intrajornada de onze

---

<sup>334</sup> SEELING, Richard.. Implant Chip, Track People. Disponível em: < <http://abcnews.go.com/Technology/story?id=98077&page=2> >. Acesso em: 27 jan. 2013.

horas. Define-se, ainda, como início da viagem, o momento de carregamento do caminhão, o qual não é considerado tempo de espera.

Todas essas alterações favorecem uma direção mais segura nas estradas. Mas infortúnios podem ocorrer. Diante disso, o parágrafo único do art. 2º garante aos profissionais motoristas o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Inquestionável a efetivação de um direito social que não pode ficar circunscrito aos casos de acidentes e assaltos, mas que deve envolver também as doenças profissionais físicas e mentais específicas da profissão.

Finalmente, todos os outros incisos do art. 235-B (II a V) devem ser entendidos por este prisma ético: II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva; III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso; IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo; V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública.

Por conseguinte, as mazelas vistas na vida do motorista profissional demandam a atuação conjunta de Governo, sociedade, empresas, mídia e o próprio obreiro. A efetivação da Lei n. 12.619/2012 aliada aos programas como a Estrada para a Saúde promovem a solidariedade entre cidadãos e estimulam a concretização da dignidade da pessoa humana.

No que se refere à valorização do trabalho dessa categoria e de qualquer outra, importante é a transcrição do magistério de Amauri Mascaro do Nascimento, em sua obra “Direito Contemporâneo do Trabalho”, onde, analisando os diversos conceitos de justiça, busca apontar aquela objetivada pelo direito laboral.

O direito do trabalho tem como fim a realização da justiça. As leis trabalhistas são justas? Estudos sobre o conceito de justiça são antigos (Platão, 427-346 a. C). Em sua polêmica com os sofistas na célebre obra A República, Platão apresenta como deve ser organizado o Estado, e compreendendo a justiça em caráter essencialmente moral como *virtude*.<sup>335</sup>

Compara o Estado a um organismo animado no qual haverá uma relação harmônica entre os seus diferentes órgãos, cada qual exercendo a função que lhe compete, sem se intrometer em funções de outros órgãos. Assim como no indivíduo existem três faculdades – a

---

<sup>335</sup> NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Direito Contemporâneo do Trabalho**. 1. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 35 e 36.

inteligência, que esclarece; a vontade, que obra; e os sentimentos, que obedecem - , no Estado há três classes: os filósofos, que com sua inteligência são destinados a mandar; os guerreiros, que com a força o defendem; e os artesões, que devem nutrir o organismo social.

Para o Professor Everaldo Tadeu Qulici Gonzalez:

“(…), a concepção de vida em sociedade, no sistema filosófico de Platão, parte da ideia de cada indivíduo deve cumprir rigorosamente com a sua função na *polis*. O Estado torna-se uma visão macroscópica do homem, assim como o homem é a visão microscópica do Estado. Decorre daí que o Estado ideal pode ser alcançado pelo papel individual de cada cidadão e vice-versa.<sup>336</sup>

A justiça é compreendida também de outros modos:

Como virtude específica do social, no qual se destaca a nota da alteridade, que tem como princípio reitor a igualdade (Aristóteles, 384-322 a.C, ética a Nicômaco) em suas duas espécies: a justiça distributiva, segundo a qual cada um deve receber na proporção de seu mérito, com o que a igualdade exige proporcionalidade, e a justiça corretiva ou equiparadora, tanto nas relações entre particulares (justiça comutativa), com a equivalência de trocas, como na justiça social, quando o juiz procede a esse tipo de equiparação;

Como alteridade e igualdade (Santo Tomás de Aquino, 1225-1275), sendo distributiva a justiça devida pela comunidade aos seus membros e comutativa aquela em que os particulares se devem entre si;

Como ideia reguladora permanente de harmonia na conduta social (Stammler), valor absoluto e universal e ideia transcendente do nível empírico da experiência, sendo comutativa a justiça de uma comunidade de homens livres.

Não há uniformidade na ideia de justiça. O direito do trabalho tenta promover a realização da justiça social. A expressão vem do jusnaturalismo, para a qual a sua realização leva em conta três aspectos: as necessidades do trabalhador, as possibilidades do empregador e o bem comum. O qualificativo social está associado à imagem da dívida que tem a sociedade para aqueles que são chamados de excluídos e que vivem em nível de pobreza. No direito do trabalho, o social refere-se aos trabalhadores e aos direitos que devem ter. Se por justiça individual o que se deve entender é dar a cada um o que é seu, justiça social é dar aos trabalhadores aquilo que é seu.<sup>337</sup>

Ainda na seara filosófica, para Aristóteles, a justiça é compreendida como parte da ética, valor hoje de relevante importância para o bem comum. Assim ensina o Professor Everaldo Tadeu Qulici Gonzalez:

A ética, no pensamento do filósofo estagirita está voltada para o fim da atividade da polis e, conseqüentemente, possui uma preocupação em relação á comunidade e aos cidadãos. Nesse sentido o justo da coletividade também o será, de certa forma, para o indivíduo. O conhecimento sobre a justiça, adquire, portanto, finalidade prática (ethos), fazendo com que uma ação se converta em uma ação justa, com a intenção

<sup>336</sup> GONZALEZ, Everaldo Tadeu. **A Filosofia do Direito na Idade Antiga**. 1ª Edição. Rio Claro: Obra Prima Ediotra Ltda. 2005. p. 86

<sup>337</sup> NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Direito Contemporâneo do Trabalho**. 1. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 35 e 36.

de conduzir a polis e seus habitantes para o caminho do bem comum e da felicidade.<sup>338</sup>

A ética é um valor a que a pessoa deve se pautar para o bem comum da sociedade em que vive e ainda, já adentrando na seara específica laboral, nos deparamos com a característica de ter o Direito do Trabalho o objetivo de realização de “justiça social” para dar ao trabalhador aquilo que é seu, como aponta o professor Amauri Mascaro Nascimento, é extraída da própria necessidade do Direito do Trabalho (visto como divisão didática da ciência do direito e / ou como parte específica do Direito positivo pátrio) ter que cumprir os objetivos fixados ao Estado brasileiro no artigo 3º da Constituição Federal.

A realização da “justiça social” acompanha essa seara desde o seu nascedouro, como abordado no primeiro capítulo, já que o Direito do Trabalho é fruto da luta de classes. Temos na “valorização do trabalho”, sob o enfoque de determinação da sua extensão, de forma quantitativa e qualitativa, através de cálculo ou mensuração, com o fito de contraprestação justa, um elemento absolutamente importante na interpretação dos enunciados prescritivos dessa seara, mormente na questão da interpretação da Lei n. 12.619/2012.

A justiça pode ser definida, dentre suas diversas acepções, como a virtude de dar a cada um aquilo que é seu. Com isso, vemos que todos os direitos devem compor o ideal de justiça, afinal, esse é o fim maior do direito, dar a cada um aquilo que é seu, estabelecendo as regras de conduta social.

No entanto, o aspecto social da justiça somente surgiu com as desigualdades econômicas, políticas e também sociais da Idade Contemporânea, principalmente após o capitalismo. A sociedade, cada vez mais complexa em suas relações, começa a criar certas injustiças, ou seja, certos distanciamentos entre seus atores sociais. Para equilibrar essa desigualdade, surge a justiça social, como fundamento da paz universal, como dispõe o preâmbulo da Parte XIII do Tratado de Versalhes, ao dispor que “considerando que a Sociedade das Nações tem por objetivo estabelecer a paz universal, e que esta paz não pode fundar-se senão sobre a base da justiça social”. O Papa Pio XI, autor das encíclicas “Quadragesimo anno” e “Divini Redemptoris”, define, nesta última encíclica, que:

Efetivamente, além da justiça comutativa, há a justiça social que impõe, também, deveres a que nem patrões nem operários se podem furtar. E é precisamente próprio da justiça social exigir dos indivíduos quanto é necessário ao bem comum. Mas, assim como no organismo vivo não se provê ao todo, se não se dá a cada parte e a cada membro tudo quanto necessitam para exercerem as suas funções; assim

---

<sup>338</sup> GONZALEZ, Everaldo Tadeu. Op. cit. p. 90

também se não pode prover ao organismo social e ao bem de toda a sociedade, se não se dá a cada parte e a cada membro, isto é, aos homens dotados da dignidade de pessoa, tudo quanto necessitam para desempenharem as suas funções sociais. O cumprimento dos deveres da justiça social terá como fruto uma intensa atividade de toda a vida econômica, desenvolvida na tranqüilidade e na ordem, e se mostrará assim a saúde do corpo social, do mesmo modo que a saúde do corpo humano se reconhece pela atividade inalterada, e ao mesmo tempo plena e frutuosa, de todo o organismo.<sup>339</sup>

Ante várias interpretações possíveis de um determinado enunciativo prescritivo de natureza trabalhista/empregatícia, há de se escolher, para efetiva aplicação ao caso concreto, somente aquelas que sejam capazes de garantir efetiva reciprocidade entre os interesses, inclusive e principalmente os interesses econômicos, do empregado, do empregador, realizando-se efetiva interpretação conforme a Constituição e respeitando os princípios interpretativos da unidade e da supremacia da Constituição.

A interpretação conforme a Constituição constitui-se em mecanismo de fundamental importância para a constitucionalização dos textos normativos infraconstitucionais. A *Verfassungskonforme Auslegung*, como denominada na Alemanha, é um princípio constitucional, justamente em face da força normativa da Constituição, no dizer de Hesse, para quem, “segundo esse princípio, uma lei não deve ser declarada nula quando pode ser interpretada em consonância com a Constituição. Essa consonância existe não só quando a lei, sem a consideração de pontos de vista jurídico-constitucionais, admite uma interpretação que é compatível com a Constituição. No quadro da interpretação conforme a Constituição, normas constitucionais são, portanto, não só normas de exame, mas também normas materiais para a determinação do conteúdo das leis ordinária”.

Entende-se que, alçada à categoria de princípio, a interpretação conforme a Constituição é mais do que seu princípio imanente, até porque não há nada mais imanente a uma Constituição do que a obrigação de que todos os textos normativos do sistema sejam interpretados de acordo com ela. Desse modo, em sendo um princípio (imanente), os juízes e tribunais não podem (continuar a) (só) negar a sua aplicação sob pena de violação da própria Constituição.<sup>340</sup>

Veja-se o caso de uma decisão que estenda os direitos de uma categoria profissional a outra ou que deixe de considerar como incidente determinada alíquota de imposto. No primeiro caso, houve uma adição de sentido, que tanto pode receber chancela de interpretação

<sup>339</sup> Encíclica *Di vini Redemptoris*, Disponível em: [http://www.vatican.va/holy\\_father/pius\\_xi/encyclicals/documents/hf\\_p-xi\\_enc\\_19370319\\_divini-redemptoris\\_po.html](http://www.vatican.va/holy_father/pius_xi/encyclicals/documents/hf_p-xi_enc_19370319_divini-redemptoris_po.html). Acesso em 08 de setembro de 2012

<sup>340</sup> STRECK, Lenio Luiz. **Jurisdição Constitucional e Hermenêutica**. Uma nova crítica do direito. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2002, p. 443.

conforme como de uma sentença aditiva; no segundo caso, houve a nulidade sem a redução do texto, de uma hipótese de incidência, o que pode configurar uma sentença redutiva. Uma questão, entretanto, parece indiscutível, qual seja, a de que o processo hermenêutico é sempre produtivo. Quando se adiciona sentido ou se reduz sentido (ou a própria incidência de uma norma), estar-se-á fazendo algo além ou aquém do texto da lei, o que não significa afirmar que o tribunal estará legislando. Pelo contrário, ao adaptar o texto legal à Constituição, a partir de diversos mecanismos interpretativos existentes, o juiz ou tribunal estará tão-somente cumprindo sua tarefa de guardião da constitucionalidade das leis.<sup>341</sup>

A supremacia da Constituição, sua força normativa e seu papel de topos conformador da atividade hermenêutica pode ser entendida, segundo Medeiros, sob quatro diferentes funções: 1º) uma função de apoio ou de confirmação de um sentido da norma já sugerido pelos restantes elementos de interpretação; 2º) uma função de escolha entre várias soluções que não se mostram incompatíveis com a letra da lei, servindo para excluir um sentido possível e para optar por outro igualmente compatível com a letra da lei; 3ª) uma função de correção de sentidos literais possíveis; 4º) uma função de revisão da lei através da atribuição à Constituição de um peso decisivo e superior aos demais elementos tradicionais da interpretação.”<sup>342</sup>

Assim, apenas para concluir o capítulo, necessário reavaliar a condição prévia de interpretação do artigo 62, I, da CLT, já que se constata que o texto constitucional especifica “padrões” para a *duração normal do trabalho* (conforme art.7º, XIII e XIV, da CF/88), bem como “padrão mínimo” para a remuneração do serviço “extraordinário” (lapso de tempo superior à jornada-padrão tida como normal para determinada categoria profissional) no importe de 50% (cinquenta por cento) superior ao valor da hora trabalhada durante a “jornada normal”, como se verifica do inciso XVI do artigo 7º da Constituição Federal.

A exceção constitucional à aplicação da regra de que o labor realizado em sobrejornada (serviço extraordinário) seja remunerado, inclusive, em valor superior ao do “serviço normal” é taxativamente prevista no parágrafo único do artigo 7º da Constituição Federal e dirigida exclusivamente à categoria dos trabalhadores domésticos, como abaixo transcrito: “Art. 7º (...) Parágrafo único. São assegurados à categoria dos trabalhadores

---

<sup>341</sup> Ibidem, p. 444-445.

<sup>342</sup> MEDEIROS, Rui. **A decisão da constitucionalidade**. Lisboa: Universidade Católica, 2000, p. 301. Apud STRECK, Lenio. Op. cit., p. 445.

domésticos os direitos previstos nos incisos IV, VI, VIII, XV, XVII, XVIII, XIX, XXI e XXIX, bem como a sua integração à previdência social”.<sup>343</sup>

Assim, diante de nosso arcabouço constitucional, qualquer exceção infraconstitucional à regra do direito à percepção de contraprestação pelo empregado em razão de sobrejornada somente pode justificar-se pela *extraordinariedade* do fato executado. Nesse sentido, destaca Maurício Godinho Delgado:

A ordem jurídica reconhece que a aferição de uma efetiva jornada de trabalho cumprida pelo empregado supõe um mínimo de fiscalização e controle por parte do empregador sobre a prestação concreta dos serviços ou sobre o período de disponibilidade perante a empresa. O critério é estritamente prático: trabalho não fiscalizado nem minimamente controlado é insuscetível de propiciar a aferição da real jornada pelo obreiro – por essa razão é insuscetível de proporcionar a aferição da prestação (ou não) de horas extraordinárias pelo trabalhador. Nesse quadro, as jornadas não controladas não ensejam cálculo de horas extraordinárias, dado que não se pode aferir sequer a efetiva prestação da jornada padrão incidente sobre o caso concreto.

Critério prático – reconhecido pelo Direito, como síntese de lógica e sensatez socialmente ajustadas. Não critério de eleição de discriminação – que seria de todos modos inconstitucional (art.5º, caput, e 7º, XIII e XVI, CF/88).<sup>344</sup>

A *contrario sensu*, inexistindo “extraordinariedade” (caracterizada pela efetiva impossibilidade de controle de jornada de trabalho, seja por absoluta impossibilidade física, seja por inexistência de tecnologia de vigilância disponível no mercado e acessível a todos os empregadores), resta absolutamente inconstitucional qualquer exceção prevista em normas infraconstitucionais que afaste o trabalhador do direito à percepção de horas extras, ainda mais, que afaste o obreiro a um controle de jornada digna (com exceção do doméstico – condição essa que também entendo lamentável), como quis aproximar a Lei n. 12. 619/2012 abraçando todos os trabalhadores motoristas, sejam eles empregados ou autônomos.

De indubitável importância, conforme já recordado no Capítulo III, para fazer sinergia com a regulamentação da profissional de motorista foi a Lei n. 1.551/2011, que concedeu uma nova redação do parágrafo único do artigo 6º da CLT, formalizando o uso de “meios telemáticos e informatizados” no exercício da fiscalização e controle das atividades laborais, equiparando-os “aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio”.

<sup>343</sup> É de se observar que o parágrafo único do artigo 7º da Constituição Federal limita, do ponto de vista constitucional, os direitos trabalhistas dos empregados domésticos àqueles constantes dos incisos IV, VI, VIII, XV, XVII, XVIII, XIX, XXI e XXIV, excluindo de tal categoria a “jornada padrão” do inciso XIII e o direito à percepção pelo serviço extraordinário previsto no inciso XVI.

<sup>344</sup> DELGADO, Maurício Godinho. Op. cit., p. 874.

A mensagem trazida pelo parágrafo único do artigo 6º da CLT é a atualização do Direito positivo brasileiro em relação ao novo regime de visibilidade cultuado pela sociedade contemporânea, que se baseia não exclusivamente no espaço físico ou nos limites do alcance do olho humano, mas também se funda no espaço informacional e que é denominado de “espaço ampliado”<sup>345</sup>.

Conforme ensina Denis Domingues Hermida:

A equiparação de “meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão” com “meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio” para fins de subordinação jurídica tem como significado que:

- a apresentação de ordens pelo empregador (comando), bem como a fiscalização quanto ao seu cumprimento pelo empregador (controle e supervisão) podem ser realizadas tanto através de instrumentos baseados na tecnologia telemática (transmissão de dados à distância) como de forma fisicamente presencial (como tradicionalmente sempre se viu);

- a realização de comando, controle e supervisão por meios “telemáticos e informatizados” gera os mesmos efeitos jurídico-trabalhistas que a realização das mesmas atividades por meio fisicamente presencial. Assim, o controle de jornada de trabalho (foco do nosso trabalho) realizada à distância tem o mesmo valor jurídico daquele realizado “presencialmente”;

-do ponto de vista de imposição e cumprimento de normas jurídicas, as informações obtidas através de instrumentos baseados na tecnologia “telemática” e “informatizada” tem a mesma idoneidade (expressão aqui utilizada no sentido de possuir todas as qualidades necessárias ao alcance de determinado fim) e fidedignidade (capacidade de exprimir a verdade) que as informações obtidas de forma fisicamente presencial, equiparando-se o “valor probatório” desses métodos e transmissão e recebimento de informações, inclusive para enquadramento do artigo 2º, V da Lei 12.619/12.

- como resultado da equiparação entre os meios “tecnológicos” (baseados na informatização e na telemática) e os meios tradicionais (baseados na informação físico-presencial) de exercício do poder empregatício, para o Empregador a ter o ônus de se utilizar dos “meios tecnológicos” disponíveis no mercado capazes de permitir o exercício do poder empregatício á distância, não se justificando a falta do exercício do poder empregatício por inércia no uso dos “meios tecnológicos” como meio de afastar a incidência de norma jurídica que concede direito trabalhista ao Empregado.<sup>346</sup>

Assim, verifica-se a plena harmonia e compatibilidade dos termos da Lei 12.619/2012, mormente em seu artigo 2º, V, que praticamente alterou a CLT, ao regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista:

Lei n. 12.619/2012. São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VII da Constituição Federal:

<sup>345</sup> HERMIDA, Denis Domingues. **Os Sistemas de “Automatic Vehicle Locaton” e o Controel de Jornada do Motorista Rodoviário: Mutaçõ Normativa do artigo 62, I da CLT.** Tese apresentada na PUC.SP em 10.08.2012. p, 278. São Paulo, Brasil.

<sup>346</sup> HERMIDA, Denis Domingues. **Os Sistemas de “Automatic Vehicle Locaton” e o Controel de Jornada do Motorista Rodoviário,** p. 279.

(...)

V – jornada de trabalho e tempo de direção controlados e maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do parágrafo 3º do artigo 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

O termo “fidedigna” é utilizado no texto legislativo sob análise como adjetivo, qualificando a forma como “jornada de trabalho e tempo de direção” devem ser controlados. Ora, o sentido denotativo de “fidedigno” é “*digno de crédito, de confiança, de fé*”,<sup>347</sup> sinônimo de “verdadeiro”, tendo-se assim que a melhor interpretação da parte inicial do artigo 2º, V, da Lei n. 12.619/2012 é no sentido de que o controle de jornada dos motoristas rodoviários com jornada externa deve ser realizada através de instrumentos capazes de demonstrar, em realidade, o perfil da atividade exercida por aquele trabalhador durante o desenvolvimento de sua prestação de serviço.

A legislação de trânsito, através das Resoluções 330, de 14.08.2009 e 111 do Conselho Nacional de Trânsito, de 28.04.2011 (anexadas a este trabalho), já fixa a obrigatoriedade de sistemas tecnológicos avançadas de rastreamento, ensejando seu descumprimento infração de trânsito, como preconiza o artigo 105, *caput*, e artigo 230, IX, da Lei n. 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Assim, tanto os motoristas autônomos como os celetistas não escapam ao cumprimento da norma regulamentadora, sendo que não nos escapa a conclusão de que o avanço tecnológico possibilitou maior efetivação do cumprimento de normas garantidoras da saúde e segurança laboral, mormente os motoristas que, antigamente, sob a égide da interpretação equivocada do artigo 62, I, da CLT, eram contratados sem controle de jornada e se ativavam muitas vezes em jornadas desumanas, as quais foram causadoras de vícios e acidentes laborais, como alhures demonstrado.

#### **4.3. A6 – Da Responsabilidade Civil Objetiva**

À vista do que se desenvolveu, define-se a atividade de motorista de caminhão é considerada de risco, a ponto de incidir a teoria da responsabilidade objetiva (independente de culpa) do empregador com vistas a amparar pleito de indenização por danos em virtude de acidente de trabalho.

<sup>347</sup> HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.**

Disponível em: <http://houaiss.uol.com.br/busca.jhtm?verbete=fidedigno&stipe=k>. Acesso em: 02. maio.2012.

Nessa esteira, vale verificar entendimento jurisprudencial do TST:

RECURSO DE EMBARGOS INTERPOSTO NA VIGÊNCIA DA LEI 11.496/2007. ACIDENTE DE TRABALHO. DANO MORAL. RESPONSABILIDADE CIVIL DO EMPREGADOR. TEORIA DO RISCO. ART. 7.º, CAPUT E INCISO XXVIII, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. MOTORISTA. ACIDENTE AUTOMOBILÍSTICO. POSSIBILIDADE. O caput do art. 7.º da Constituição Federal constitui-se tipo aberto, vocacionado a albergar todo e qualquer direito quando materialmente voltado à melhoria da condição social do trabalhador. A responsabilidade subjetiva do empregador, prevista no inciso XXVIII do referido preceito constitucional, desponta, sob tal perspectiva, como direito mínimo assegurado ao obreiro. Trata-se de regra geral que não tem o condão de excluir ou inviabilizar outras formas de alcançar o direito ali assegurado. Tal se justifica pelo fato de que, não raro, afigura-se difícil, se não impossível, a prova da conduta ilícita do empregador, tornando intangível o direito que se pretendeu tutelar. Não se pode alcançar os ideais de justiça e equidade do trabalhador - ínsitos à teoria do risco -, admitindo interpretações mediante as quais, ao invés de tornar efetivo, nega-se, por equivalência, o direito à reparação prevista na Carta Magna. Consentâneo com a ordem constitucional, portanto, o entendimento segundo o qual é aplicável a parte final do parágrafo único do art. 927 do CCB, quando em discussão a responsabilidade civil do empregador por acidente de trabalho. Verifica-se, ademais que, no caso concreto, a atividade de motorista exercida pelo Reclamante configura-se de risco. A despeito de tratar-se de um ato da vida comum - dirigir automóvel, que estaria inserido, como tal, no risco genérico, a frequência do exercício de tal atividade, necessária e habitual à consecução dos objetivos patronais, expõe o Reclamante a maior probabilidade de sinistro. Esse é o entendimento que adoto acerca do assunto, não obstante tenho me posicionado de forma diversa no âmbito da Quarta Turma, por questão de disciplina judiciária. Embargos conhecidos e desprovidos." (TST-E-ED-RR-102300-42.2007.5.03.0016, SBDI-1, Rel.ª Min.ª Maria de Assis Calsing, DEJT de 18/11/2011).<sup>348</sup>

"INDENIZAÇÃO POR ACIDENTE DO TRABALHO. TEORIA DA RESPONSABILIDADE OBJETIVA. ACIDENTE DO TRABALHO. ATIVIDADE DE RISCO. MOTORISTA DE CAMINHÃO. MORTE DO TRABALHADOR EM ACIDENTE DE TRÂNSITO QUANDO DESEMPENHAVA SUAS FUNÇÕES EM FAVOR DA RECLAMADA. O Tribunal a quo adotou entendimento de que a responsabilidade da reclamada é objetiva, com fundamento nos artigos 932, inciso III, e 933 do novo Código Civil e que a invocação de caso fortuito ou de evento de terceiro não afasta a responsabilidade da empregadora, pois o empregado estava desempenhando a função de motorista de caminhão, quando sofreu o acidente que acarretou sua morte. Assim, como foi demonstrado o nexo de causalidade e o dano, como exposto, não há que cogitar da comprovação de culpa da reclamada para responsabilizá-la, na medida em que sua responsabilidade é objetiva. O artigo 927, parágrafo único, do Código Civil de 2002, c/c o parágrafo único do artigo 8º da CLT, autoriza a aplicação, no âmbito do Direito do Trabalho, da teoria da responsabilidade objetiva do empregador, nos casos de acidente de trabalho, quando as atividades exercidas pelo empregado são de risco, como motorista profissional. Assim, nas circunstâncias citadas, não se evidencia afronta ao disposto nos artigos 7º, inciso XXVIII, da Constituição Federal e 186 do Código Civil. Precedentes desta Corte. Recurso de revista não conhecido." (TST-RR-77700-07.2006.5.17.0014, 2ª Turma, Rel. Min. José Roberto Freire Pimenta, DEJT de 07/12/2012).<sup>349</sup>

<sup>348</sup> BRASIL. TST-E-ED-RR-102300-42.2007.5.03.0016, SBDI-1, Rel.ª Min.ª Maria de Assis Calsing. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/>> Acesso em 14.02.2013.

<sup>349</sup> BRASIL. TST-RR-77700-07.2006.5.17.0014, 2ª Turma, Rel. Min. José Roberto Freire Pimenta. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/>> Acesso em: 14.02.2013.

"RECURSO DE REVISTA. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. ACIDENTE DE TRABALHO. MOTORISTA DE CAMINHÃO. ATIVIDADE DE RISCO. AUSÊNCIA DE CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA. APLICABILIDADE DA TEORIA DA RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO EMPREGADOR. 1 - Este Tribunal Superior tem se posicionado no sentido de que o exercício da função de motorista carreteiro configura atividade de risco potencial à integridade física e psíquica do trabalhador, atraindo a responsabilidade objetiva do empregador. 2 - No caso dos autos, o acórdão regional consigna que o trabalhador, no exercício da sua função de motorista no transporte rodoviário de cargas, sofreu acidente automobilístico que ocasionou a sua morte e que, na hipótese, não restou comprovada a culpa exclusiva da vítima. Por conseguinte, devida a indenização por danos morais. Precedentes da SBDI-1 desta Corte. Recurso de revista conhecido e não provido." (TST-RR-96600-26.2008.5.04.0662, 7ª Turma, Red.ª Min.ª Delaíde Miranda Arantes, DEJT de 26/10/2012).<sup>350</sup>

"RECURSO DE REVISTA. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO EMPREGADOR. MOTORISTA DE CAMINHÃO. TRANSPORTE DE CARGAS. Este Tribunal Superior tem entendido que o artigo 7º, XXVIII, da CF, ao assegurar, como direito indisponível do trabalhador, o seguro contra acidente do trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa-, não obsta a aplicação da teoria da responsabilidade objetiva às lides trabalhistas. Ademais, esta Corte tem se posicionado no sentido de que o exercício da função de motorista carreteiro configura atividade de risco. No caso dos autos, não há dúvida em relação ao risco potencial à integridade física e psíquica do trabalhador, tendo em vista que a reclamada se dedica ao ramo empresarial do - transporte rodoviário de cargas em geral, intermunicipal, interestadual e internacional- e o reclamante, no exercício da sua função de motorista carreteiro, sofreu acidente automobilístico. Recurso de revista não conhecido." (TST-RR-125100-12.2008.5.18.0081, 8ª Turma, Rel.ª Min.ª Dora Maria da Costa, DEJT de 28/09/2012).<sup>351</sup>

Depreende-se, por conseguinte, que o art. 7º da Lei Maior, por ser um tipo aberto, permite a implementação de direitos que visem a melhorar a condição social do trabalhador. Logo, a responsabilidade subjetiva do empregador, preconizada no inciso XXVIII implica mínima proteção assegurada.

Com isso, expande-se o leque de direitos com a aplicação da responsabilidade objetiva, conforme o art. 927 do CC, haja vista que a atividade do motorista ser considerada de risco, mormente porque demandou lei específica para sua regulamentação, diante de suas especificidades, bem como da situação da violência nas estradas que assola nosso país.

<sup>350</sup> BRASIL. TST-RR-96600-26.2008.5.04.0662, 7ª Turma, Red.ª Min.ª Delaíde Miranda Arantes. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/>> Acesso em: 11.02.2013.

<sup>351</sup> BRASIL. TST-RR-125100-12.2008.5.18.0081, 8ª Turma, Rel.ª Min.ª Dora Maria da Costa. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/>> Acesso em: 11.03.2013.

#### 4.4 - Discriminação

Em virtude do estilo profissional do motorista, o dano moral relacionado ao acidente de trabalho ou à discriminação na oportunidade da dispensa, lamentavelmente, é o mais frequente, nem mesmo a lei impedirá essa prática, motivo pelo qual a prevenção dessas ocorrências é o melhor remédio para se fazer imperar a harmonia entre as partes e a sociedade.

Sobre o dano moral proveniente de acidente de trabalho, Alexandre Agra Belmont pondera o que observa Sebastião Geraldo de Oliveira, sobre o assunto:

Cada vez mais o Judiciário vem sendo acionado por acidentados postulando indenizações por danos materiais, morais e em face do empregador e que questões tormentosas como o enquadramento legal do acidente do trabalho, as doenças ocupacionais e as concausas, a cumulação da indenização com os benefícios acidentários, a análise da presença dos pressupostos da responsabilidade civil, a mensuração dos danos, o valor e os beneficiários da pensão, a legitimidade para pleitear o dano moral, o cabimento ou não da responsabilidade civil objetiva, as hipóteses de exclusão donexo causal, dentre várias outras, continuam gerando decisões conflitantes e muitas interrogações.<sup>352</sup>

O acidente do trabalho que cause deformação, dano estético, incapacidade para o trabalho, enfim, lesão ou até mesmo a morte do trabalhador, conforme o caso assegura ao trabalhador ou a sua família direito a reparação dos danos materiais e imateriais (dano moral), sem prejuízo da prestação de ordem previdenciária.

Nesse contexto, segue a notícia:

A família de um motorista de caminhão, falecido em acidente de trânsito, receberá indenização por danos morais e materiais da empresa São Luiz Transportes Rodoviários Ltda. Com o evento, ele teve seu crânio esmagado, levando-o à morte. Conforme relatou a sua família, antes do evento, o motorista apresentava cansaço excessivo por cumprir uma exaustiva jornada de trabalho. Diante disso, a mãe e a filha do motorista propuseram ação trabalhista contra a empresa, requerendo o pagamento de indenização por danos morais e materiais. A família alegou que a empresa teve culpa no acidente, ao exigir do trabalhador extenuante carga de trabalho. Ao analisar o pedido da família, o juízo de primeiro grau reconheceu a responsabilidade da empresa e determinou que a São Luiz Transportes pagasse uma indenização de R\$ 100 mil por danos morais. O juiz concluiu que a empresa agiu com negligência ao determinar que o motorista – que há mais de um mês trabalhava dez horas por dia – fizesse o transporte de cargas no período da noite. Segundo o juiz, pela leitura do aparelho que registrou o trajeto do caminhão, o motorista dava sinais de cansaço, uma vez que havia saído de viagem às 22h40 horas, tendo feito nove paradas até o momento do acidente, por volta das 12h15 horas do dia seguinte.

<sup>352</sup> BELMONTE, Alexandre Agra. **Danos morais no direito do trabalho**. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2007, p. 27; 158.

Contra essa sentença, a São Luiz Transportes Rodoviários recorreu ao Tribunal Regional da 5ª Região (BA), sob o argumento de que não ficou comprovada sua responsabilidade no acidente, mas sim culpa do trabalhador. A empresa também questionou os valores da pensão mensal e de dano moral deferidos, bem como alegou que a decisão do TRT afrontou o inciso XXVIII do artigo 7º da Constituição Federal. Este dispositivo estabelece que o trabalhador tem direito de receber uma indenização por acidente de trabalho quando o empregador incorrer em dolo ou culpa. O relator do recurso na Sétima Turma, ministro Pedro Paulo Manus, concluiu que, nos termos em que foi colocado, o acórdão Regional aplicou corretamente o dispositivo constitucional aos fatos, pois ficaram demonstrados os danos morais decorrente do acidente que causou a morte do motorista, bem como o nexo causal com a conduta da empresa. Segundo o ministro, para se chegar à conclusão diversa do TRT – de que ocorreu o nexo causal entre o acidente e a atividade profissional, a culpa da empresa e o dano sofrido – seria necessário o reexame de fatos e provas, procedimento proibido pela Súmula nº 126. Quanto aos valores deferidos à família, o relator entendeu que o quantitativo atendeu aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. Assim, a Sétima Turma, ao acompanhar o voto do relator, decidiu, por unanimidade, não conhecer do recurso de revista da São Luiz Transportes Rodoviários, mantendo-se, na prática, acórdão do TRT que condenou a empresa a pagar uma indenização de R\$ 200 mil e uma pensão mensal à família do motorista (RR – 48900-93.2007.5.05.0037).<sup>353</sup>

Quanto ao dano moral fruto de discriminação, cabe trazer à memória a existência de diversas normas internacionais que visam a garantir os direitos individuais dos trabalhadores. Uma delas é o direito de não ser discriminado no momento da contratação, no curso do contrato de trabalho ou na dispensa por motivos de origem, raça, cor, sexo, estado de saúde, dentre outras hipóteses.

Preliminarmente, recorda-se da Carta das Nações Unidas de 1945, cujo artigo 1º, alínea 3, estabelecia como um dos propósitos das Nações Unidas o alcance da cooperação internacional para a solução de problemas econômicos, sociais, culturais ou de caráter humanitário e encorajar o respeito aos direitos humanos e liberdades fundamentais para todos, sem distinção de raça, sexo, língua ou religião.

Nessa esteira, em 1948, foi promulgada a Declaração Universal dos Direitos do Homem, que consagrou, expressamente, a proteção aos direitos humanos nas relações de trabalho – nela incluída a igualdade e a não discriminação – em âmbito internacional.

Ainda, em 1966, cita-se o Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, o qual foi ratificado pelo Brasil, em 1992, por meio do Decreto n. 591. O artigo 2º do Pacto exige dos Estados-Partes a garantia de que os direitos sociais nele enunciados “se exercerão sem discriminação alguma por motivo de raça, cor, sexo, língua, religião, opinião política ou de outra natureza, origem nacional ou social, situação econômica, nascimento ou qualquer outra situação.”

---

<sup>353</sup> BRASIL.TST. RR – 48900-93.2007.5.05.0037. *Família de motorista morto em acidente ganha indenização de R\$ 200 mil.* Disponível em: <<http://www.tst.jus.br/>>. Acesso em: 3 fev. 2013.

Nesse diapasão, em 1968, o Brasil ratificou por meio do Decreto n. 62.150/1968 a Convenção n. 111 da Organização Internacional do Trabalho, editada em 1958. Baseada na Declaração Universal dos Direitos do Homem. Seu artigo 1º define discriminação como “toda distinção, exclusão ou preferência fundada na raça, cor, sexo, religião, opinião política, ascendência nacional ou origem social que tenha por efeito anular ou reduzir a igualdade de oportunidades ou de tratamento em matéria de emprego ou profissão.”

Vale lembrar também da Convenção n. 117 da Organização Internacional do Trabalho, que versa sobre o mesmo assunto; bem como outros documentos elaborados no âmbito internacional que consolidam ainda mais a luta contra todas as formas de discriminação.

Na esfera nacional, a Constituição da República de 1988 eleva a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho ao status de princípios fundamentais da República Federativa do Brasil (artigo 1º, III); e também como objetivo quando determina a promoção do bem de todos, independentemente de origem, raça, cor, idade e de toda e qualquer forma de discriminação (artigo 3º, IV). Por conseguinte, tutela-se a liberdade e a igualdade entre todos (artigo 5º, *caput*).

Nessa senda, o artigo 7º da Constituição da República traz nos seus incisos XXX, XXXI e XXXII várias formas de combater a discriminação.

Por sua vez, a Lei n. 9.029/1995 traz também vários dispositivos com o intuito de combater as diversas formas de discriminação. No seu artigo 4º, prevê que o rompimento da relação de trabalho por motivo discriminatório dará direito ao empregado de pleitear sua “readmissão” sem prejuízo dos salários referentes ao período em que se manteve afastado, ou de ser indenizado no valor equivalente ao dobro da remuneração do período de afastamento.

Cumprir registrar que existem outras normas nacionais além das aqui enumeradas que visam a alcançar o mesmo objetivo, ou seja, o combate à discriminação e que deve ser aplicadas a cada caso concreto.

É cediço que a discriminação, diversamente do preconceito, implica necessariamente determinada ação, que produz um impacto diferencial e negativo nos membros do grupo discriminado.

Por certo, uma proposta educativa e persuasiva poderia contribuir para a diminuição do preconceito e para a revisão dos estereótipos, levando à valorização das diferenças e da diversidade. Já no caso da discriminação, entretanto, por se tratar de prática, há de serem usados também dispositivos legais, ou não se terá alteração no quadro das desigualdades.

Aiexe afirma que a discriminação em regra atinge um grupo de pessoas unidas por um traço comum:

Neste sentido, o ato de discriminar compõe-se, antes de tudo, de uma generalização dos atributos extrínsecos das pessoas de um grupo como sinônimos de uma ou mais qualidades vistas como negativas. O efeito é a negação da individualidade de cada componente do grupo e sua dissolução em um todo imaginário, que recebe uma categorização estigmatizante a partir dos valores daquele que discrimina.<sup>354</sup>

Além disso, a discriminação pode assumir várias facetas, efetivando-se direta ou indiretamente, ou consolidando-se em ações positivas. Funda-se a discriminação direta no tratamento desigual pautado em critérios proibidos (exclusão por raça, idade, religião, opção sexual). Já a discriminação indireta é a que tem uma aparência formal de igualdade. Mas, na verdade, gera uma situação de desigualdade. É o caso, por exemplo, da instituição de um adicional de remuneração a uma determinada função, ocupada exclusivamente por homens.

Unzueta afirma que o *disparate treatment* e o *disparate impact*, do direito norte-americano, traduzidos como discriminação direta e discriminação indireta, respectivamente, na Europa, são figuras mais complexas, ligadas às decisões da Suprema Corte, fundando-se em duas concepções diversas da igualdade: como igualdade de tratamento (como proibição de discriminação intencional); como igualdade de oportunidades.<sup>355</sup>

Para Maria Aparecida Bento há, ainda, a "discriminação institucional", que ocorre quando o preconceito está subjacente ao próprio comportamento coletivo ou institucional, inserido na lógica da empresa ou instituição, de modo não necessariamente consciente, mas reprodutor das desigualdades sociais. Pode-se dizer que é uma discriminação estrutural, vinculada à estrutura da sociedade tal qual se encontra estabelecida num dado momento histórico, com a advertência que estrutural não quer dizer imutável.<sup>356</sup>

Ainda existe a discriminação vertical e horizontal. A primeira é verificada quando há maior dificuldade para determinados indivíduos e grupos de ter acesso a determinados postos e posições mais elevadas e mais bem remunerados na empresa, como costuma ocorrer ainda em relação a negros e mulheres. Já a horizontal é percebida quando os obreiros ocupados por estes grupos são mal remunerados e socialmente desvalorizados.

<sup>354</sup> AIEXE, Egídia Maria de Almeida. Uma conversa sobre direitos humanos, visão da justiça e discriminação. In: VIANA, Márcio Túlio e RENAULT, Luiz Otavio Linhares (Coord.). **Discriminação**. São Paulo: LTr, 2000, p. 329-330.

<sup>355</sup> UNZUETA, Maria Angeles Barrere Unzueta. **Discriminación, derecho antidiscriminatorio y acción positiva en favor de las mujeres**. Madrid: Editorial Civitas, 1997, p. 128.

<sup>356</sup> BENTO, Maria Aparecida Silva. Igualdade e diversidade no trabalho. In: **Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo: Trabalho e Desigualdades Étnico-Raciais**. São Paulo, ano 5, n. 10, 1999, p. 89 – 120.

Finalmente, há a discriminação positiva, ou ação afirmativa, que implica um complexo de medidas legais e de práticas sociais, destinadas a compensar uma situação de efetiva desigualdade em que se encontre um determinado grupo social, possibilitando o acesso ao sistema legal, tornando possível para estes indivíduos o exercício de direitos fundamentais.

Nesse ínterim, o juiz do trabalho da 15ª Região, Firmino Alves Lima assevera que:

O princípio da proibição de discriminação sempre foi considerado uma vertente negativa do princípio da igualdade, pelo que são formuladas regras constitucionais e legais proibindo atos discriminatórios (...). No entanto, a proibição da discriminação não implica somente na proibição de atitudes discriminatórias, porém também para promover outras atitudes discriminatórias de cunho positivo, como objetivo de se atingir a igualdade real. Ou seja, proibiu-se a data de igualdade, ou a última é procurada, mediante a geração de desigualdades em sentido inverso ao ato discriminatório, desigualando-se desiguais até se tornarem efetivamente iguais.<sup>357</sup>

No contexto do ambiente do motorista, nota-se a discriminação, especialmente, nos casos de acidentados, doentes e viciados em tóxicos ou álcool, que são afastados pela empresa com base no seu direito potestativo.

Sucede que essa situação mascara um quadro de discriminação, conforme pode ser observado:

TST determina reintegração de motorista dispensado discriminatoriamente. A Oitava Turma do Tribunal Superior do Trabalho não conheceu de recurso da Companhia Carris Portoalegrense e manteve decisão que declarou nula a dispensa de um motorista, doente por ocasião da demissão, e determinou sua reintegração ao emprego. A Turma concluiu não se tratar de estabilidade provisória decorrente de acidente de trabalho, mas de impossibilidade de demissão, ante a grave doença que o acometera, sobretudo porque a dispensa ocorreu de forma discriminatória. O motorista, que apresentava quadro de rim policístico, hipertensão com insuficiência renal e quadro depressivo, ficou afastado do trabalho por mais de dois anos, de dezembro de 2001 a março de 2004. Chegou a retornar ao trabalho por um dia e saiu de férias, mas, ao retornar, foi obrigado a realizar exame demissional. Como ainda se encontrava gravemente doente, pediu, na Justiça do Trabalho, a declaração da nulidade da dispensa e a reintegração no emprego ou, sucessivamente, a suspensão da rescisão contratual até o término do benefício previdenciário. Sem obter, quanto à reintegração, decisão favorável no juízo de primeiro grau, que considerou não haver prova da relação da doença com o exercício das atividades de motorista, ele recorreu ao Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região (RS). Para o Regional, a dispensa aconteceu por uma “farsa” no exame demissional, que deveria levar em conta a doença do motorista, ainda que ele estivesse sendo tratado com medicamentos, e foi considerada discriminatória, ante a evidência de atestado “extremamente simplório” produzido pela própria empresa. Ao dispensar o motorista devido à diminuição da capacidade de trabalho, a empresa, segundo o TRT, “não deu ao seu direito potestativo a finalidade social que deveria ser respeitada, cometendo verdadeiro abuso de direito”. O recurso foi provido, a dispensa foi anulada e o Regional determinou a reintegração do trabalhador, com o pagamento dos salários e demais

<sup>357</sup> LIMA, Firmino Alves. **A proibição da discriminação na Constituição Federal de 1988 e a ausência de normas infraconstitucionais adequadas para a regulação deste importante princípio.** Disponível em: <<http://www.aulavirtual.upo.es:8900/>>. Acesso em: 3 fev. 2013.

suplementos contratuais devidos. Em seu recurso ao TST, a companhia alegou que o motorista não tinha direito a estabilidade, e que o término da relação de emprego foi exercício de seu direito potestativo, e não discriminação. Mas a relatora, ministra Dora Maria da Costa, registrou em seu voto alguns pontos. Lembrou que, embora não fosse detentor da estabilidade provisória, o motorista estava doente e necessitava de tratamento médico quando foi demitido. Observou também que o exame demissional foi “uma farsa”, com a produção de um atestado para justificar a discriminação. (Lourdes Côrtes) Processo: RR-12200-55.2005.5.04.0025.<sup>358</sup>

Por conseguinte, diante da farsa, habitualmente, perpetuada pelas empresas que afastam os motoristas com base na discriminação, e não no direito potestativo; deve-se combater tal vício pernicioso através do cumprimento dos termos legais para reintegrá-los e indenizá-los.

O trabalho é um direito social fundamental que deve ser protegido das ameaças da prática discriminatória, apesar de impor responsabilidades ao empregador, esse deve agir de forma a garantir a dignidade do obreiro.

#### **4.5 - A função promocional do Direito**

Diante dessas considerações, inegável é a responsabilidade do empregador diante da violação dos direitos do motorista que, diariamente, coloca a sua vida em risco para garantir a sua sobrevivência.

Se o padrão normativo da era moderna foi edificado com fulcro nas lições de Parmênides, o tempo hodierno reclama a visão de Heráclito, que se firmou na constante mutação.

Alicerçado nas regras constitucionais, trabalhistas e civis, bem como nos diplomas internacionais - e sem descurar da Lei n. 12.619/2012 – há que se renovar o pensamento no que concerne ao tema da responsabilidade civil do empregador para ser reconhecida a teoria do risco.

Inaceitável a concepção da lógica do afastamento tão apregoada na era fordista. Uma vez que, estamos diante de vidas que merecem o reconhecimento da sua dignidade e do valor de seu trabalho.

Neste compasso, a função promocional do Direito indica a necessidade da formação de uma mentalidade preventiva com o fito de evitar a ocorrência da lesão. O principal

---

<sup>358</sup>BRASIL. TST RR-12200-55.2005.5.04.0025.. *TST determina reintegração de motorista dispensado discriminatoriamente*. Disponível em: <<http://www.tst.jus.br/>>. Acesso em: 23 fev. 2013.

exemplos é: obrigatoriedade do uso dos testes toxicológicos nos empregados e o acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público (art. 235-B, VII, da CLT e art. 2º, I, da Lei n. 12.619/2012).

Por outro lado, cabe aos magistrados lançar mão do binômio dever ser/sanção para atuar como marcos de resistência, preservando o núcleo inalienável que garante ao trabalhador a condição de sujeito, impedindo a precarização dos direitos sociais tão arduamente conquistados.

Não se pode deixar de destacar a importância da “dignidade da pessoa humana” e dos “valores sociais do trabalho” na estrutura constitucional do Estado brasileiro, definido como Estado Democrático de Direito pelo artigo 1º: “A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamento: (...) III – a dignidade da pessoa humana; IV- os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;...”.

A qualidade de “fundamento” do Estado brasileiro somente pode, verdadeiramente, ser valorizada quando se busca o real significado do termo “fundamento”, que, segundo Aurélio Buarque de Holanda, é “base, alicerce, razões em que se funda, razão, motivo”<sup>359</sup>. Assim, não há como se admitir, seja política, seja juridicamente, qualquer ato jurídico<sup>360</sup> praticado no Brasil que não cumpra o requisito de reconhecer e proteger a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho e, partindo-se do princípio de que o funcionamento estatal não depende exclusivamente dos atos da administração pública, todos os atos dos cidadãos, em especial os caracterizados pela intersubjetividade (onde age o Direito), devem, da mesma forma, zelar pela dignidade da pessoa humana e pelos valores sociais do trabalho.<sup>361</sup> É de se acrescentar que a Constituição Federal, no *caput* de seu artigo 170, abaixo transcrito, insere a “valorização do trabalho humano”, juntamente com a “livre iniciativa” como fundamentos da ordem econômica mundial.

<sup>359</sup> FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Minidicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 3. ed. 1993, p. 413.

<sup>360</sup> Sobre o conceito de ato jurídico, Marcos Bernardes Mello afirma existirem os conceitos *lato sensu* e *stricto sensu* de ato jurídico, aquele como “o fato jurídico cujo suporte fático tenha como cerne uma exteriorização consciente da vontade, dirigida a obter um resultado juridicamente protegido ou não-proibido e possível” e este (*stricto sensu*) como “fato jurídico que tem por elemento nuclear do suporte fático da manifestação ou declaração unilateral de vontade cujos efeitos jurídicos são prefixados pelas normas jurídicas e invariáveis, não cabendo às pessoas qualquer poder de escolha da categoria jurídica ou de estruturação do conteúdo das relações jurídicas respectivas (Cf. MELLO, Marcos Bernardes de. **Teoria do fato jurídico**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 1994, p. 115 e 135).

<sup>361</sup> HERMIDA, Denis Domingues. **As normas de proteção mínima da integridade física do trabalhador** – e a sua proteção nos direitos individual e coletivo do trabalho. São Paulo: Ltr, 2007, p. 41 e 42.

CF/88.Art.170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos a existência digna, conforme os ditames da justiça social...

E, assim, fica claro que tais fundamentos são valores que devem ser considerados na interpretação dos enunciados prescritivos vigentes no direito positivo brasileiro.

Não de somenos importância é a consagração do princípio da dignidade da pessoa humana nas Constituições, que ganhou força e destaque após a Segunda Guerra Mundial como forma de responder às atrocidades nazistas que até hoje marcam a consciência humana, reconhecendo o ser humano como o centro e o fim do direito. Essa informação histórica é importante para observar que a proteção da dignidade da pessoa humana surge como uma resposta ao estigma da destruição humana patrocinada pelo nazismo. A importância da pessoa humana – expressão que melhor expressa os valores éticos de que os termos indivíduos, cidadão, homem – como categoria filosófica porque muitas vezes é o próprio valor do ser humano que está sendo posto em causa. Assim, a pessoa humana é hoje considerada como o mais notável, senão raiz, de todos os valores, devendo por isso mesmo e dentro de uma visão antropocêntrica, ser o objetivo final da norma jurídica, ser a base do Direito, revelando, assim, critério essencial para conferir legitimidade a toda ordem jurídica.<sup>362</sup>

Assim, a transcrição do estudo realizado por Viviane Machado de Piava, que, estudando o princípio da dignidade da pessoa humana ante as conclusões do jurista Miguel Reale, destaca que:

É a dignidade que faz o homem um ser acima das coisas, dotado de consciência racional e moral. Sendo assim, o Estado não pode se colocar no mesmo plano que o indivíduo, nem limitá-lo aos mesmos direitos e obrigações. Pois, “o dever resulta da necessidade de dar-se significação, prática ao exercício de um outro direito.”<sup>363</sup> Nesse sentido, o Estado existe em função das pessoas e não as pessoas em função do Estado. (...) Pelas inúmeras dúvidas que surgem ao tentar-se individualizar ou coletivizar a essência da dignidade humana é que Miguel Reale constata a existência de três concepções, quais sejam, o individualismo, transpersonalismo e o personalismo (...) Na última concepção, o personalismo, a que melhor se encaixa em nosso ordenamento jurídico, não existe uma preponderância entre o indivíduo e o coletivo, e sim o reconhecimento da pessoa humana. “O indivíduo deve ceder ao todo, até e enquanto não seja ferido o valor da pessoa, ou seja, a plenitude do homem enquanto homem.”<sup>364</sup>

<sup>362</sup> FAGUNDES JÚNIOR, José Cabral Pereira. Limites da ciência e respeito à dignidade humana. In: SANTOS, Maria Celeste Cordeiro Leite. **Biodireito: ciência da vida, os novos desafios**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001, p. 271.

<sup>363</sup> BASTOS, Celso Ribeiro. **Curso de Direito Constitucional**. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 1994, p. 276.

<sup>364</sup> REALE, Miguel. **Filosofia do Direito**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2002, p. 279.

Com tudo isso, chega-se a conclusão que o importante é a satisfação humana, e que “todo ser dotado de vida é indivíduo, isto é, algo que não se pode dividir, sob pena de deixar de ser”<sup>365</sup>. Sendo assim, o que prevalece é o livre arbítrio que cada indivíduo tem para saber até onde os direitos de outro não excedem os seus próprios limites. Pois a própria dignidade humana é a limitação da vontade.<sup>366</sup>

A pesquisadora ora mencionada aponta as três concepções da dignidade da pessoa humana, como bem explica Fernando Ferreira dos Santos:

- o individualismo, que se caracteriza pelo entendimento de que cada homem, cuidando de seus interesses, protege e realiza, indiretamente, os interesses coletivos. (...)Num conflito entre indivíduo e Estado privilegia-se o indivíduo;
- o transpersonalismo, que é uma concepção oposta ao individualismo, defendendo que é realizando o bem de todos que se salvagam os interesses individuais. (...)Nega-se, por essa concepção, a pessoa humana como valor supremo e tem como consequência a tendência de, na interpretação do direito, limitar-se a liberdade em favor da igualdade.
- o personalismo, que rejeita as concepções individualista e coletivista, negando a espontaneidade da harmonia entre indivíduo e sociedade. Busca a compatibilização ente valores individuais e coletivos, partindo da distinção entre indivíduo e pessoa. Se no individualismo exalta-se o homem abstrato, típico do liberalismo-burguês, no personalismo, o indivíduo” não é apenas uma parte. Como uma pedra-de-edifício do todo, ele é, não obstante, uma forma do mais alto gênero, uma pessoa, em sentido mais amplo – o que uma unidade coletiva jamais pode ser.”<sup>367</sup>

Pois bem, a concepção “personalista”, em nosso entendimento, é a mais adequada à caracterização da dignidade da pessoa humana, pois na teoria ora observada, a dignidade da pessoa humana enquadra-se como um “valor”, que este não possui a sua raiz única na individualidade exclusiva de cada ser humano, mas na coletividade. É a interação esses valores individuais e os coletivos que, em última instância, fixa os “valores” que, juntamente com o fato e a norma, constituirão a experiência jurídica em sua completude. Nesse sentido, vincular um “valor” única e exclusivamente a um interesse individual exclusivo seria equívoco, devendo-se construir o conceito de “dignidade da pessoa humana” a partir da composição entre individual e coletivo.

Assim, a lei da regulamentação do motorista prioriza a dignidade da pessoa humana em todos os seus sentidos, compondo a importância da pessoa desse trabalhador honrado e de todos os que direta e indiretamente possuem contato com ele, ou seja, preserva-se a vida das pessoas, de forma digna e edificante, ao procurar garantir segurança nas estradas.

<sup>365</sup> SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 32. ed. São Paulo: Malheiros, 2009, p. 194.

<sup>366</sup> PAIVA, Viviane Machado de. **A dignidade da pessoa humana**. 2007. Disponível em: [www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id\\_dh=405](http://www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id_dh=405) Acesso em: 23 mar. 2013.

<sup>367</sup> SANTOS, Fernando Ferreira dos. Op. cit., p. 33.

A tomada de consciência de classe pela massa popular e sua organização depende do amadurecimento que se adquire na experiência. Nos termos apresentados por Karl Marx e Frierich Engels<sup>368</sup>, “De tempos em tempos, os trabalhadores vencem, mas só provisoriamente. O verdadeiro fruto de suas batalhas repousa não no resultado imediato, mas na união cada vez mais abrangente de trabalhadores”.

Há um movimento dialético entre contradições sociais e transformações de modo que a emancipação da classe operária só se torna possível quando as condições materiais de existência possibilitam o seu amadurecimento. Sobre esse processo de transformação, afirma Friedrich Engels:

Onde quer que se trate de transformar completamente a organização da sociedade, cumpre que as próprias massas nisso cooperem, que já tenham elas próprias compreendido de que se trata o motivo pelo qual dão seu sangue e sua vida. Isso foi o que ensinou a história dos últimos cinquenta anos.<sup>369</sup>

Para Enrique Dussel<sup>370</sup>, a ação de transformação do sistema posto pode ser originada na própria vida cotidiana. Em suas palavras, “Transformar é mudar o rumo de uma intenção, o conteúdo de uma norma: modificar uma ação ou instituição possíveis, e até um sistema de eticidade completo, em vista dos critérios e princípios éticos enunciados, no próprio processo estratégico e tático”.

Conforme proclama Joaquim Herrera Flores<sup>371</sup>, os direitos humanos constroem-se efetivam-se “à medida que vamos atuando no processo de construção social da realidade”. Não se trata, em absoluto, de categoria que paira sobre um mundo ideal. A ação política, para o mesmo autor, deve voltar-se ao resgate das realidades de cada povo e, precipuamente, à recuperação da plenitude de cada indivíduo.

Assim, a consciência da classe trabalhadora no processo de amadurecimento comum é fundamental a qualquer efetiva transformação social. Assim como a formação das bases materiais sobre as quais se funda o sistema capitalista de produção é fruto de construções sociais contextualizadas por momentos históricos específicos, acredita-se que o artifício de transformação desse sistema também dependerá de contextos e movimentos históricos atrelados, condicionantes e condicionados ao amadurecimento da consciência social.

---

<sup>368</sup> MARX, Karls; ENGELS, Friedrich. **O manifesto comunista**. Trad. Maria Lúcia Como. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998, p. 23.

<sup>369</sup> Ibidem, 32

<sup>370</sup> DUSSEL, Enrique. **Ética de libertação: na idade da globalização e da exclusão**. Trad. Epharaim Ferreira Alves, Jaime A. Clasen e Lúcia M. E. Orth. Petrópolis: Vozes: 2000, p. 539.

<sup>371</sup> HERRERA FLORES, Joaquim. **El Vuelo de Anteo. Derechos Humanos y Crítica de la Razón Liberal**. Hacia una visión compeja de los derechos humanos. Bilbao: Desclée de Brouwer, 2000, p. 27.

As entidades sindicais assim festejam:

Já passou do tempo de nossos governantes criarem leis trabalhistas de proteção para uma categoria de suma importância para o desenvolvimento do Brasil. A profissão de caminhoneiro era uma das únicas que até hoje não era reconhecida. São mais de 55 anos, desde a implantação das primeiras fábricas de caminhões no Brasil, feita por Getúlio Vargas, que nós, caminhoneiros, não éramos reconhecidos como categoria profissional legalizada. Por isso, recebemos com grande satisfação a publicação da Lei 12.619, que além de assegurar mais direitos aos caminhoneiros, terá grande impacto na redução dos altos índices de acidentes nas estradas”, analisa Fredy Aurélio Fraile, do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista (Sindicam/Santos). Na visão do sindicalista, as excessivas horas de direção, muitas vezes impostas pelas transportadoras, deixarão de existir com a nova legislação.<sup>372</sup>

Ainda, na reportagem acima referida, a matéria aponta drástica estatística, bem como projeto de lei do Deputado Paulo Paim sugerindo mais melhorias do que as demandadas na Lei 12.619/12:

Para se ter ideia, levantamento feito pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) revelou que 35% dos acidentes do Brasil envolvem veículos de carga (que não chegam a 10% da frota em circulação no País) e que o percentual de mortes por acidentes de trânsito dobra das 20h às 5h.

Na visão do presidente da Unicam, a Lei 12.619 foi uma grande vitória da categoria, que pode esperar por mais melhorias. É que outro projeto de lei (271/08), do senador Paulo Paim (PT-RS), sugere contribuições, como a inclusão do adicional de periculosidade e da garantia de aposentadoria especial após 25 anos de serviço. Segundo China, o projeto está em trâmite no Senado.<sup>373</sup>

Para finalizar, estão havendo reações à Lei n. 12.619/2012, capitaneadas pelas agremiações econômicas do setor agrícola, na medida em que “as embarcadoras e os produtores de *commodities* representam importantes fatores reais de poder.”<sup>374</sup>

Os argumentos vão desde a impossibilidade do cumprimento das jornadas impostas pela Lei, as quais já estavam previstas no Texto Constitucional, bem como da possibilidade de exclusão de intervalos e elastecimento de prestação de horas extraordinárias, dada as condições da carga, entre outras, inclusive exclusão da responsabilidade das empresas por infrações à citada Lei regulamentadora.

<sup>372</sup> Novas regras – A lei 12.619 é realmente um avanço?. Disponível em:< <http://blogdocaminhoneiro.com/2012/07/novas-regras-a-lei-12-619-e-realmente-um-avanco/>>, acesso em 31/05/2013

<sup>373</sup> Ibidem

<sup>374</sup> MORAES, Paulo Douglas Almeida de. **Sistema de Transporte Brasileiro: Mudar ou Não? Desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não?.** In *Estudos Aprofundados MPT*. 2ª Ed. Bahia: JusPODIVN, 2013.p, 572

Por derradeiro, o Procurador do Trabalho, Rafael de Araújo Gomes, assim alertou a bancada do agronegócio em seu artigo:

Curiosamente, algumas das mais recentes e vigorosas denúncias das condições de vida e trabalho dos caminhoneiros partiram precisamente da Folha de São Paulo, evidências que foram esquecidas pela reportagem de 27 de janeiro.

Nesse sentido, em abril de 2012 estampava o jornal a manchete:

*“Crescimento do agronegócio cria 'escravos da soja' no Brasil: Uma grave epidemia assombra as estradas brasileiras e tem transformado a vida de caminhoneiros e de suas famílias: o uso do rebite, droga estimulante que cria os "supercaminhoneiros". É o que informa reportagem de Agnaldo Brito, cuja íntegra será publicada na Folha desta segunda-feira.*

*Mas o vício não é causa, é efeito. E esse tem levado ao flagelo uma legião de escravos da soja, o trabalhador rodoviário que se impõe jornadas desumanas de trabalho de 16 a até 24 horas. O crescimento do agronegócio, sobretudo da soja, transformou o país em um dos maiores fornecedores mundiais de alimentos. Deu o Brasil divisas que ajudam a ajustar suas contas, mas o custo humano é alto. ”.*

E novamente em novembro de 2012:

*“A longa e brutal jornada de um caminhoneiro até um porto no Brasil: Mais de 1.200 caminhoneiros morreram no ano passado em rodovias federais, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal. Para reduzir o consumo de drogas ao volante e diminuir o número de vítimas, o governo recentemente determinou pela primeira vez um período mínimo de descanso para os caminhoneiros”.<sup>375</sup>*

De modo que a realidade dos “escravos da soja” e da “longa e brutal jornada dos caminhoneiros” parece ser ignorada pelos detentores do poder do agronegócio. Dentre os principais interessados estão grandes produtores de soja, cujo cultivo no centro-oeste depende da rede rodoviária para atingir portos de exportação.

Parece claro que a Lei 12.619 não apenas não criou todos os novos custos trabalhistas que estão sendo imaginados - já que se trata, na verdade, de fazer prevalecer direitos reconhecidos pela legislação há décadas -, como proporcionará expressiva economia ao Estado e a toda a sociedade, sob a forma de redução de gastos de vários bilhões de reais com acidentes nas estradas e adoecimentos de trabalhadores pelo excesso de trabalho.

A polêmica em torno da nova lei traz ecos, em menor escala, do debate que ocorreu no Brasil em torno da abolição da escravatura. O Brasil foi o último país das Américas a proibir tal prática, à época já reconhecida como abominável e moralmente indefensável. Não obstante, resistiu a elite nacional até o último instante, e com sucesso, ao avanço civilizatório, com base em argumentos econômicos relacionados ao aumento dos custos ao comprometimento da produção nacional. Prevaleceu o “pragmatismo” da abolição lenta e gradual. A dignidade da pessoa humana foi mantida, até o último instante, em estado de subordinação aos interesses da elite econômica.<sup>376</sup>

<sup>375</sup> GOMES, Rafael Araújo. **Jornada dos Caminhoneiros: para não mentirmos sobre os custos.** < <http://www.prt15.mpt.gov.br/site/artigos.php>>. Acesso em 31/05/2013

<sup>376</sup> Idem

Enfim, temos numa ponta o interesse e embarcadores e produtores de *commodities* e na outra os interesses da sociedade em geral ao desenvolvimento sustentável e á segurança no trânsito.

Hasteia-se, pois, a bandeira da efetividade da Lei n. 12.619/2012, à guisa de conclusão, em nome da valorização de cada segundo da manifestação do ser em detrimento do ter, de forma a cada um pensar em nós em cada conduta da vida.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho, desde a sua origem, emerge da luta do homem por uma vida digna, e a ascensão a melhores condições laborais só foi possível em função de sua união, sendo o Direito Coletivo do Trabalho o precursor das principais normas desta seara específica.

Percorrido o caminho da temática proposta no presente estudo, advém a reflexão do paradoxo dos direitos fundamentais ante o meio ambiente laboral, o qual é a via pública, onde a agressão a saúde e segurança do motorista afeta a todos nós diretamente.

Ainda no século XX presencia-se a criação da OMS, que considerou a saúde como um estado de bem-estar físico, psíquico e social. O conceito de saúde mental está intrinsecamente ligado com o de saúde física e bem-estar social. No ordenamento jurídico brasileiro também se verificam grandes avanços na proteção à saúde, positivado na atual constituição como direito fundamental, assim como na CLT e legislações esparsas.

A sociedade, entretanto, não muda por apenas positivar direitos vistos como fundamentais, baseados numa existência digna. Faz-se necessário, como acentua Kant, “agir de forma a que sempre vejas a humanidade, em tua pessoa e em todas as pessoas, como finalidade da ação, nunca como um simples meio.”<sup>377</sup>

Atualmente se vive na era da mundialização do capitalismo, cujo lema é ter, mas à custa de quantas vidas? A Revolução Francesa surgiu com ideal de liberdade, igualdade e fraternidade, mas o que se verificou foi a liberdade sem limites para o capital, no qual o Estado não poderia intervir a não ser para protegê-lo. Hoje não é diferente. Entre os séculos XVIII e XXI muito se avançou em direitos e garantias. Mas, como anteriormente mencionado, não basta instituir um direito. É preciso efetivá-lo. Oportuno destacar que os direitos não surgiram porque a sociedade mudou seus conceitos ou está mais solidária. Eles foram positivados à custa de muito sofrimento e de muitas vidas.

O emprego das próprias mãos para fazer o transporte de seus pertences limitava o homem quanto ao seu crescimento e expansão da região onde vivia. O emprego de animais para deslocamento deu mobilidade aos grupos. Utilizado para o transporte, também se aproveitava a carne do animal para o sustento do grupo, sua pele para confecção de as roupas e calçado, seus ossos como arma e enfeite.

Com invenção da roda, e, mais tarde, a construção de estradas, dadas estavam as condições para o surgimento dos meios de transporte, desde a carroça de tração animal ao

---

<sup>377</sup> Apud BIELEFELDT, Heiner. **Filosofia dos direitos humanos**. São Leopoldo: Unisinos, 2009, p. 81.

automóvel moderno. Graças a esses meios, o homem desbravou e habitou imensas regiões, firmou o domínio sobre seus semelhantes e promoveu o progresso.

Apesar de possuir um território com dimensões continentais, no século XX o Brasil fez a opção preferencial pelo transporte rodoviário para locomoção de pessoas e bens, em detrimento do ferroviário, o que tem provocado ao longo do tempo consequências importantes. Motoristas autônomos trafegam ao lado de um expressivo número de empregados assalariados, tornando imperativo assegurar a todas condições de saúde e segurança adequadas às especificidades das atividades profissionais desempenhadas, “porque é o trabalho que deve estar adaptado ao homem, e não o homem ao trabalho.”<sup>378</sup>

Ademais, novamente, não se pode desconsiderar que, no caso dos motoristas profissionais, tais questões extrapolam os limites de uma relação contratual, porque o meio ambiente de trabalho se dá em vias públicas, de sorte que a questão se apresenta intimamente relacionada com a preservação da integridade física e segurança de terceiros, que transitam no mesmo espaço físico.

O investimento no capital humano, além de ser uma exigência, traz um enorme retorno ao nível da qualidade e produtividade da empresa. A organização do ambiente de trabalho é um dos fatores importantes para a melhoria da qualidade de vida do trabalhador, o qual vive grande parte de sua vida voltada às funções operacionais, que, de alguma forma, interfere no seu estado de saúde.

É verdade que a qualidade de vida não inclui somente os fatores diretamente relacionados à saúde, tais como bem-estar físico, funcional, emocional e mental, mas também elementos como trabalho, amigos e outras circunstâncias de vida.

A Lei n. 12.619/2012, certamente, não é suficiente para garantir qualidade de vida ou produzir um ambiente mais humanizado. As necessidades mais básicas e aspirações mais altas do trabalhador devem ser atendidas, coisa que apenas uma análise ergonômica do trabalho não permitirá. Com essa análise é possível identificar o trabalho, descrever os modos operatórios, os agravantes, as comunicações, o coletivo do trabalho, as competências requeridas pelas funções e as competências empregadas. Qualidade de vida é mais que o cumprimento de uma norma. Apregoa-se que as organizações devem humanizar o trabalho. Os indícios não convergem para tal revolução.

---

<sup>378</sup> GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. Meio ambiente do trabalho. Prevenção e prevenção. Princípios norteadores de um novo padrão normativo. **Revista Magister de Direito do Trabalho**, v. 47, p. 55-74, 2012.

Concluindo, mais da metade da carga transportada no país é realizada através de rodovias. Dada sua importância na matriz de transportes, este trabalho procurou reunir informações, análises e dados dispersos em diversas publicações sobre este segmento. Assim, sem pretender abordar todas as questões ligadas ao transporte rodoviário, foi examinada, em particular, a situação da malha e seus impactos sobre os diversos custos envolvidos. “Deterioração” é a palavra recorrente no presente texto para retratar o estado da rede rodoviária brasileira, resultando em aumento geral de custos e dos níveis de acidentes. Para a superação dos problemas existentes, chama-se a atenção para a necessidade de vultosos investimentos na recuperação, operação e manutenção da malha. Por outro lado, embora reconhecendo a importância desse segmento para o transporte de carga, a melhoria da eficiência do setor de transportes do país só poderá ser alcançada dentro de uma visão global que privilegie a intermodalidade.

A peculiaridade da realidade fática, em que é prestado o trabalho do motorista profissional, tem suscitado e suscitará muitos debates. As normas, a nosso ver, chamam mais a atenção para a jornada de trabalho. Constata-se certa celeuma acerca da aplicação do artigo 62, I, da CLT. Ele provoca controvérsia quanto ao significado da incompatibilidade e à possibilidade de controle e quantificação das horas efetivamente trabalhadas. A nova Lei n. 12.619/2012, editada para disciplinar a matéria, como acima observado, trouxe balizas fincadas em novos conceitos jurídicos, formatados também pela crescente preocupação com a preservação da integridade física, saúde e segurança não só dos motoristas, mas também de todos os demais que trafegam em ruas, avenidas e rodovias.

A linha de evolução normativa infraconstitucional, como a que ora se examinou, sedimenta o perfil de uma nova identidade do direito laboral, privilegiando o conceito de trabalho *lato sensu* como valor republicano, em cumprimento à diretriz traçada pela Emenda Constitucional 45.

À luz então da teoria crítica, pode-se afirmar que o mundo capitalista pugna, atualmente, pela chamada liberdade de trabalho. Analisada de maneira abstrata, ela parece trazer em si o ápice do direito à liberdade. Porém, quando se faz a análise concreta desta liberdade, constata-se situação inteiramente oposta: a existência de um trabalho, sem a mínima proteção do trabalhador, como simples consequência da competitividade desenfreada do capitalismo moderno, tendo como resultado motoristas submetidos a desumanas jornadas de trabalho para cumprir metas.

O ser humano torna-se um prolongamento da máquina. Aliena-se. Tudo se transforma em mercadoria.

Os direitos humanos, portanto, à luz da teoria crítica, devem ser compreendidos como produtos que reconhecem o direito de as pessoas viverem e levarem adiante suas vidas com o máximo de dignidade. Mas, ressalte-se que o ponto de partida deve ser a observação da realidade concreta da sociedade, e não, simplesmente, a elaboração de conceitos abstratos que, quando aplicados, passam a possuir significados destoantes e irrealis, diante da situação vivenciada pela população mundial, marcada por diferenças políticas, sociais, éticas e culturais.

Digno de nota que a notável contribuição social e econômica da nova lei se baseia numa preocupação essencial – o respeito aos limites do ser humano, sendo que a Lei 12619/2012 protege o motorista, seja ele autônomo ou celetista, esse isonomia alcançada pelo legislador deve ser festejada, caso contrário a norma tenderia a produzir um nefasto processo de informalização do setor.

A Lei 12619/2012 tem por objetivo ceifar o sistema de transporte rodoviário que agride a dignidade do ser humano e é social e economicamente injusto, por outro contemporâneo e capaz de contribuir para um desenvolvimento sustentável de nossa nação.

Importante destacar que a lei não trouxe de forma clara como se dará a efetivação do controle e fiscalização para seu efetivo e regular cumprimento, sendo essa, a única crítica que em absoluto ofusca sua função social de magnânima importância e relevância para toda a sociedade.

As relações de trabalho no setor de transporte de cargas, subordinado ou não, envolvem muito mais do que o meio ambiente físico, biológico e quimicamente equilibrado, mas compreendem as interações entre os indivíduos e suas expectativas no ambiente social, bem como a segurança de toda a sociedade em contato com aquele indivíduo, motivo pelo qual o Estado deve agir em verdadeira parceria e cooperação com a legislação de forma a garantir a segurança nas estradas, diante da realidade dessa profissão.

## REFERÊNCIAS

- ALEXY, Robert. **Teoría de los derechos fundamentales**. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1993
- ALKIMIN, Maria Aparecida. **Assedio moral na relação de trabalho**. 2. ed. Curitiba: Juruá, 2009
- AMARAL, Júlio Ricardo de Paula. Teste de drogas em motorista é direito da sociedade. **Disponível em:** < <http://www.conjur.com.br/2012-jun-24/julio-amaral-teste-drogas-motorista-direito-sociedade?pagina=3>>. Acesso em 31/05/2013
- ALVES JUNIOR, Dirceu Rodrigues. **Como vai a saúde do caminhoneiro?** Disponível em: <<http://www.transportabrasil.com.br/2010/09/como-vai-a-saude-do-caminhoneiro/>>. Acesso em: 10 mar. 2013
- ALVES JR DR DIRCEU, R. **Engarrafamento – agente de doenças:** condição insegura para a saúde. Caderno Informativo de Prevenção de Acidentes. *São Paulo* 1996; p. 17-86
- AMORIM JUNIOR, Cléber Nilson. **Princípios específicos do direito tutelar da saúde e segurança do trabalhador**. Disponível em: <<http://jus.com.br/>>. Acesso em: 7 mar. 2013.
- ALVES DINIZ, José Eustáquio. **Ordem e Progresso: o positivismo brasileiro e o regresso ambiental**. Disponível em: <<http://www.ecodebate.com.br/2012/09/05/ordem-e-progresso-o-positivismo-brasileiro-e-o-regresso-ambiental-artigo-de-jose-eustaquio-diniz-alve>>. Acesso em: 02 de março de 2013
- ARANHA, Maria Lúcia de Arruda; MARTINS, Maria Helena Pires. **Filosofando:** introdução à filosofia. São Paulo: Moderna, 1991
- ARISTÓTELES. **A política**. Trad. Therezinha M. Deutsch. São Paulo: Nova Cultural, 1999
- ARRUDA, Kátia Magalhães. **O princípio da dignidade da pessoa humana e sua força normativa**. Disponível em: <<http://aplicacao.tst.jus.br/>>. Acesso em: 27 fev. 2013
- BALTAZAR, Cezar Carneiro. Motorista de ônibus urbano e intermunicipal do triângulo de Crajubar: uma abordagem ergonômica. Rio de Janeiro. **Revista de Direito Administrativo**, p. 159-188, 2000.
- BATTAGLIA, Felice. **Filosofia do Trabalho**. Trad. Washington Vita e Antônio D'Elia. São Paulo: Saraiva, 1958
- BARAT. Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística / Instituto de Planejamento Econômico e Social, 1978
- BARCELLOS, Ana Paula de. Normatividade dos Princípios e o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana. Rio de Janeiro. **Revista de Direito Administrativo**, p. 159-188, 2000
- BASTOS, Celso Ribeiro. **Curso de Direito Constitucional**. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 1994

BELMONTE, Alexandre Agra. **Danos morais no direito do trabalho**. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2007

BENTO, Maria Aparecida Silva. Igualdade e diversidade no trabalho. In: **Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo: Trabalho e Desigualdades Étnico-Raciais**. São Paulo, ano 5, n. 10, 1999, p. 89 – 120

BERGER, Peter L. e BERGER Brigitte. **Sociologia e Sociedade**. In: Foracchi, Marialice M. e Marins, J.S. São Paulo. ITC Editora, 1994

BERTOLOZZI, Marco Aurélio. **Empregado, Autônomo e Empresário: a tomada de decisão no setor de transporte rodoviário de cargas em São Marcos**. 1998, 180 p. Dissertação de Mestrado em Administração. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Orientador Professor Francisco de Araújo Santos, Porto Alegre, RS, Brasil

BEZERRA LEITE, Carlos Henrique. **Eficácia horizontal dos direitos fundamentais na relação de emprego**. Disponível em: <<http://www.esdc.com.br/>>. Acesso em: 12 mar. 2013

BIELEFELDT, Heiner. **Filosofia dos direitos humanos**. São Leopoldo: Unisinos, 2009

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil-1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988

BOARETTO, Adilson Rinaldo. **Comentários sobre Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista e dá outras providências**. Disponível em: < <http://www.fectroesc.com.br/novo/wp-content/uploads/2012/05/ARTIGO-SOBRE-A-LEI-12.619.pdf>>. Acesso em: 08.04.2013

BOM SUCESSO. E. P. **Relações interpessoais e qualidade de vida no trabalho**. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2002

BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. São Paulo: Malheiros, 2001

BOBBIO, Norberto. **Da estrutura à função – Novos estudos da teoria do direito**. São Paulo: Manole, 2007

BRASIL, Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988

BRASIL. **Decreto n. 99.704, de 20 de novembro de 1990**. Disponível em: <HTTP://www2.planalto.gov.br>. Acesso em: 24.04.2012.

BRASIL. **Lei n. 8.213, de 24 de junho de 1991**. Disponível em :< [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18213cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18213cons.htm)>. Acesso em: 24.01.2013.

BRASIL. **Lei n. 10.233, de 05 de junho de 2001**. Disponível em: <HTTP://www2.planalto.gov.br>. Acesso em: 24.04.2012.

BRASIL. **Lei n. 12.551, de 15 de dezembro de 2011**.

Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm)>. Acesso em: 08.04./2013

**BRASIL. Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012.**

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm). Acesso em: 16.01.2013

**BRASIL. Resolução 405, de 12 de junho de 2012.**

Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO%20405.2012.pdf>.> Acesso em: 17.01.2013.

**BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho – 23ª Região - Ação Civil Pública n. 1372.2007.021.23.00-3.** Primeira Vara do Trabalho de Rondonópolis. MT, Brasil

BRASIL. TRT Minas Gerais. Disponível em: < [http://as1.trt3.jus.br/noticias/no\\_noticias.Exibe\\_Noticia?p\\_cod\\_noticia=6083&p\\_cod\\_area\\_noticia=ACS](http://as1.trt3.jus.br/noticias/no_noticias.Exibe_Noticia?p_cod_noticia=6083&p_cod_area_noticia=ACS)>. Acesso em: 08.04.2013

BRASIL. TRT 3ºR. 2ª T., RO 1019-2007-042-03-00-3, Rel. Des. Sebastião Geraldo de Oliveira. DJEMG 29.07.2009. Disponível em:< <http://jusvi.com/artigos/45756/>> Acesso em: 14.12.2012

**BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho.** Disponível em:

< [http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/OJ\\_SDI\\_1/n\\_sl\\_341.htm#TEMA342](http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/OJ_SDI_1/n_sl_341.htm#TEMA342)>. Acesso em: 08/04/2013

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Justa Causa. Alcoolismo Crônico.** Art. 482, `f-, da Clt. Disponível em: <<http://www.tst.gov.br>>. Acesso em: 11 jan. 2013.

BRASIL. **TST-E-ED-RR-102300-42.2007.5.03.0016**, SBDI-1, Rel.<sup>a</sup> Min.<sup>a</sup> Maria de Assis Calsing. Disponível em:< <http://www.jusbrasil.com.br/>> Acesso em 14.02.2013.

BRASIL. **TST-RR-77700-07.2006.5.17.0014**, 2ª Turma, Rel. Min. José Roberto Freire Pimenta. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/>> Acesso em: 14.02.2013.

BRASIL. **TST-RR-96600-26.2008.5.04.0662**, 7ª Turma, Red.<sup>a</sup> Min.<sup>a</sup> Delaíde Miranda Arantes. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/>> Acesso em: 11.02.2013

BRASIL. **TST-RR-125100-12.2008.5.18.0081**, 8ª Turma, Rel.<sup>a</sup> Min.<sup>a</sup> Dora Maria da Costa. Disponível em:< <http://www.jusbrasil.com.br/>> Acesso em: 11.03.2013

BRASIL. **TST. RR – 48900-93.2007.5.05.0037.** *Família de motorista morto em acidente ganha indenização de R\$ 200 mil.* Disponível em:< <http://www.tst.jus.br/>>. Acesso em: 3 fev. 2013.

BRASIL. **TST RR-12200-55.2005.5.04.0025.** *TST determina reintegração de motorista dispensado discriminatoriamente.* Disponível em:< <http://www.tst.jus.br/>>. Acesso em: 23 fev. 2013.

CHAHAD, José Paulo Zeeteno & CACCIAMALI, Maria Cristina (2005). **As transformações estruturais no setor de transporte rodoviário e a reorganização no mercado de trabalho do motorista de caminhão no Brasil**. Recife: XX ANPEC (mimeo)

CANÊDO, Leticia Bicalho. A revolução industrial. 20. ed. São Paulo: Atual Unicamp, v.1, 1987

CAMARA P; BALASSIANO, R; BRAGA, MGC. *Bus crew's fatigue –stress and the potencial risk of acidentes – a Rio de Janeiro case study*. In: Anais da VII CODATU. Nova Déli: Coopérations pour le Développement et l'Amélioration des Transport Urbains et Périurbains; 1996. v. 2 p. 79-87

CAMATA, Edmar. **Drogas causam maioria dos acidentes com caminhoneiros, afirma estudo**. Disponível em: [http://gazetaonline.globo.com/\\_conteudo/2009/01/45708-drogas+causam+maioria+dos+acidentes+com+caminhoneiros+afirma+estudo.html](http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2009/01/45708-drogas+causam+maioria+dos+acidentes+com+caminhoneiros+afirma+estudo.html) >. Acesso em: 10 mar. 2013

CAPLAN, Luciana. O Direito do Trabalho e a Teoria Crítica dos Direitos Humanos. In: **DA SILVA, Alessandro**, MAIOR, Jorge Luiz Souto, FELIPPE, Kenarik Boujikian, SEMMER, Marcelo. **Direitos Humanos: Essência do Direito do Trabalho**. São Paulo, LTR, 2007

CARNEIRO, Ricardo. **Desenvolvimento em Crise: a Economia Brasileira no Último Quarto do Século XX**. São Paulo: Ed. Unesp, IE Unicamp, 2002

CARVALHO, Augusto Cesar Leite de. **Direito do Trabalho**. Aracaju: Evocati, 2011

CASSAR, Vólia Bonfim. **Direito do trabalho**. Niterói: Impetus, 2011

CASTEL, Robert. Droit du travail: redéploiement ou refondation? **Droit Social**, n. 5, p. 438-442, maio, 1999

CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES - CUT. A organização é o melhor remédio – organização por locais de trabalho, o remédio mais eficaz contra acidentes e doenças de trabalho. São Paulo 2000

COLE, George. **Ideologias Políticas**. (Org.). Anthony de Crespigny e Jeremy Cronin. Trad. Sérgio Duarte. Brasília: Editora UnB, 1998

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES - CNT (2002). Pesquisa de Autônomos CNT – 2002, Relatório Analítico, Confederação Nacional do Transporte. Brasília DF. 2002. Relatório Técnico

COMPARATO, Fábio Konder. **A afirmação histórica dos Direitos Humanos**. São Paulo: Saraiva, 2008

COULON, Olga Maria Fonseca; PEDRO, Fabio Costa. **Os Movimentos Operários e o Socialismo**. Disponível em: < <http://br.geocities.com/fcpedro/cartism.html> > Acesso em: 08.06.2012

COTRIM, Gilberto. **Fundamento da filosofia: história e grandes temas**. 15. ed. reform. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2000

CRUZ, Cláudia Ferreira. **Os direitos fundamentais dos trabalhadores e a Carta Sociolaboral do Mercosul**. São Paulo: LTr, 2005

DE LA CUEVA, Mario. **Derecho Mexicano Del Trabajo**. México: Editorial Porrúa S/A, 1961

DELGUE, Juan Raso. El nuevo sindicalismo. Tomo XXXII, **Revista Derecho Laboral**, Montevideo, n. 155, p. 514, 1989

DEJOURS, Cristophe et al. **Psicodinâmica do Trabalho**. Contribuições da escola dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento trabalho. São Paulo: Atlas, 1994

DE MASI, Domenico. **Desenvolvimento sem trabalho**. Trad. Eugênia Deheinzelin. São Paulo: Esfera, 1999

DROZ, Jaques. **O Movimento Operário na Alemanha e o Neo-hegelianismo**. Disponível em:

<http://www.pco.org.br/biblioteca/origens/movimentooperarioalemanha.htm>

DURKHEIM, Émile. **As regras do método sociológico**. Trad. Maria Isaura Pereira de Queiroz. 15. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1995

DUSSEL, Enrique. **Ética de libertação: na idade da globalização e da exclusão**. Trad. Epharaim Ferreira Alves, Jaime A. Clasen e Lúcia M. E. Orth. Petrópolis: Vozes: 2000

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**. Vol.2. Rio de Janeiro: Jorge Zahar ED, 1994

FAGUNDES JÚNIOR, José Cabral Pereira. Limites da ciência e respeito à dignidade humana. In: SANTOS, Maria Celeste Cordeiro Leite. **Biodireito: ciência da vida, os novos desafios**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Minidicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 3. ed. 1993

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira S.A., 1975

FERREIRA FILHO, Manoel Gonçalves, 1934. **Direitos humanos fundamentais**. 7. ed. rev. atual – São Paulo: Saraiva, 2005

FIGUEREDO, Osório Santana. **Carreteadas Heróicas**. 2. ed. São Gabriel, RS: [s.n.] 2000

FLORES, Joaquín Herrera. **Los Derechos Humanos como procesos de lucha por la dignidad**. Disponível em:

<<http://aulavirtual.upo.es:8900/webct/urw/lc102116011.tp0/cobaltMainFrame.dowebct>>.

Acesso em: 20.08.2012

- FLORES, Joaquim Herrera. **El Vuelo de Anteo. Derechos Humanos y Crítica de la Razón Liberal**. Hacia una visión compeja de los derechos humanos. Bilbao: Desclée de Brouwer, 2000
- FLORES, Joaquim Herrera. **Teoria Crítica dos Direitos Humanos: Os direitos humanos como produtos culturais**. Rio de Janeiro: Ed. Lumen Juris, 2009
- FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. 7. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1988
- FRENCH, John. D. **Afogados em leis: A CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiro**. (Coleção História do Povo Brasileiro), São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2001
- FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Editora Companhia Nacional, 1980
- GALBRAITH, John Kenneth. **Anatomia do poder**. 2. ed. Trad. Hilário Torloni, São Paulo: Pioneira, 1986
- GARCIA, Manoel Alonso. **Curso de derecho Del trabajo**. 3. ed. Barcelona: Ediciones Ariel, 1997
- GEIPOT (2000) por “Veículo de Carga” estão definidas três categorias divididas pelos combustíveis gasolina, álcool e diesel somando a totalidade de 1.836.203 veículos. Disponível em: <HTTP://www.geipot.gov.br>. Acesso em: 12.08.2010
- GENTE nossa. **Boléia A Revista do Caminhoneiro**. Número 2. Rio de Janeiro: Bloch Editores S/A, 1980
- GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. Meio ambiente do trabalho. Precaução e prevenção. Princípios norteadores de um novo padrão normativo. **Revista Magister de Direito do Trabalho**, v. 47
- GOMES-MINAYO C, THEDIN-COSTA SMF. **A construção do campo da saúde do trabalhador: parceiros e dilemas**. Cadernos de Saúde Pública. Rio de Janeiro, 1997, p. 21-32
- GOMES, Rafael Araújo. **Jornada dos Caminhoneiros: para não mentirmos sobre os custos**. < <http://www.prt15.mpt.gov.br/site/artigos.php>>. Acesso em 31/05/2013
- GONÇALEZ, Everaldo Tadeu. **A Filosofia do Direito na Idade Antiga**. 1ª Edição. Rio Claro: Obra Prima Ediotra Ltda. 2005
- GOULART, Rodrigo Fortunato. **Trabalhador autônomo e contrato de emprego**. Curitiba: Juruá, 2012
- GRIECO, Anna Maria. **Lavoro Parasubordinato e Direito del lavoro**. Napoli: Eugenio Jovene, 1983
- HERMIDA, Denis Domingues. **As normas de proteção mínima da integridade física do trabalhador** – e a sua proteção nos direitos individual e coletivo do trabalho. São Paulo: Ltr, 2007

HERMIDA, Denis Domingues. **Os Sistemas de “Automatic Vehicle Locaton” e o Controel de Jornada do Motorista Rodoviário:** Mutação Normativa do artigo 62, I da CLT. Tese apresentada na PUC.SP em 10.08.2012. p, 278. São Paulo, Brasil

HOBSBAWM, Eric J. **Mundos do Trabalho:** Novos Estudos sobre História Operária. 4. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2005

HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.**

Disponível em: <http://houaiss.uol.com.br/busca.jhtm?verbete=fidedigno&styp=k>. Acesso em: 02. maio.2012

KAPRON, Rafael Antonio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil:** profissão, jornada e a es políticas. 2012. 200 f. Disserta o (Mestrado em História) – Programa de Pós-Gradua o em História – Universidade Federal de Pelotas, RS, Brasil

KARASEK RA. **Job demand, job decision latitude, and mental strain: implications for job redesing.** Adm. Sci. Q 1979; 24:285-308

LIMA, Firmino Alves. **A proibi o da discrimina o na Constitui o Federal de 1988 e a ausência de normas infraconstitucionais adequadas para a regula o deste importante princípio.** Disponível em:< <http://www.aulavirtual.upo.es:8900/>>. Acesso em: 3 fev. 2013

MAGANO, Octávio Bueno. **Manual de direito do trabalho.** São Paulo: LTr, Editora da Universidade de São Paulo, 1980

MARX, Karl. **O capital.** Trad. Rogério Santana. 25. ed. Rio de Janeiro: Civiliza o Brasileira, 2008

MARX, Karls; ENGELS, Friedrich. **O manifesto comunista.** Trad. Maria Lúcia Como. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998

MELLO, Marcos Bernardes de. **Teoria do fato jurídico.** 6. ed. São Paulo: Saraiva, 1994

MENDES, R. Dias EC. Da medicina do trabalho   saúde do trabalhador. **Revista de Saúde Pública**, 25(5): 3-11 e 341-9, 1991

MEDEIROS, Rui. **A decisão da constitucionalidade.** Lisboa: Universidade Católica, 2000

MERCOSUL. Disponível em: <

[http://www.mercosur.int/msweb/Normas/Tratado%20e%20Protocolos/CMC\\_1992\\_Dec\\_005\\_PT\\_ProtocoDasLe%C3%B1as.pdf](http://www.mercosur.int/msweb/Normas/Tratado%20e%20Protocolos/CMC_1992_Dec_005_PT_ProtocoDasLe%C3%B1as.pdf)>. Acesso em: 08./0./2013.

MERCOSUL. Disponível em:<

[http://www.dhnet.org.br/direitos/deconu/a\\_pdf/dec\\_sociolaboral\\_mercosul.pdf](http://www.dhnet.org.br/direitos/deconu/a_pdf/dec_sociolaboral_mercosul.pdf)>. Acesso em: 08.04.2013

MINAYO, CG, FRIGOTTO, G, ARRUDA, M, NOSELLA, P. **Trabalho e conhecimento: dilema na educa o do trabalhador.** São Paulo: Cortez, 1989

MISAILIDIS, Mirta Lerena de. **Os desafios do sindicalismo brasileiro diante das atuais tendências**. São Paulo: LTr, 2001.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Abordagem holística sobre nova regulamentação da profissão do motorista (Lei nº 12.619/2012). **Jus Navigandi**, Teresina, ano 17, n. 3.331, 14 ago. 2012. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/22405>>. Acesso em: 5 mar. 2013.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. **Sistema de Transporte Brasileiro: Mudar ou Não? Desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não?**. In **Estudos Aprofundados MPT**. 2ª Ed. Bahia: JusPODIVN, 2013

MORAES FILHO, Evaristo de. **Do Contrato de Trabalho como Elemento da Empresa**. São Paulo: LTr, 1993

MORAES FILHO, Evaristo. **O Problema do Sindicato Único no Brasil: seus fundamentos sociológicos**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1978

MORGAN, Gareth. **Imagens da Organização**. São Paulo: Atlas, 1996

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho**. 13. ed. São Paulo: Saraiva 2008

NUNES, Cláudio Pedrosa. **Modificações do contrato de trabalho e sua reestruturação dogmática**. Curitiba: Juruá, 2009

+NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Direito Contemporâneo do Trabalho**. 1. ed. São Paulo: Saraiva, 2011

NERI, Marcelo, L. SOARES, Wagner, SOARES, Cristiane. **Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros: um estudo baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios**. Caderno Saúde Pública, vol. 21, n. 4, Rio de Janeiro jul./ag. 2002. Disponível em: <[HTTP:// http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2005000400013&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2005000400013&script=sci_arttext). >Acesso em: 25.11.2012

OLEA, Manuel Alonso. **Introdução ao Direito do Trabalho**. Trad. de Regina Maria Macedo Nery Ferrari e outros. Curitiba: Gênese, 1999

OLIVEIRA, Christiana D'arc Damasceno. **O direito do trabalho contemporâneo: efetividade dos direitos fundamentais e dignidade da pessoa humana no mundo do trabalho**. São Paulo: LTr, 2010

OLIVEIRA, Emanuel. **Crack entra na rota dos caminhoneiros**. Droga é utilizada por motoristas para se manterem mais tempo ao volante. Disponível em: <<http://www.abead.com.br/noticias/exibNoticia/?cod=499>>. Acesso em: 2 mar. 2013

OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Indenizações por acidente de trabalho ou doença ocupacional**. 6. ed. São Paulo: Ltr, 2009

PAIVA, Viviane Machado de. **A dignidade da pessoa humana**. 2007. Disponível em: [www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id\\_dh=405](http://www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id_dh=405) Acesso em: 23 mar. 2013

PANCOTTI, José Antônio. **Aspectos do Enquadramento sindical rural**. *Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região*, n. 20, p. 1, 2002

PAVELSKI, Ana Paula. **O direito da personalidade do empregado: em face do exercício abusivo do poder de direito do empregador**. Curitiba: Juruá, 2009

PÉREZ, José Luis Monereo. **Concertación y Dialogo Social**. Valladolid: Lex Nova, 1999

PILATTI, Luiz Alberto; BEJARANO, Viviane Carvalho. Qualidade de Vida no trabalho: leituras e possibilidades no entorno. In: GONÇALVES, Aguinaldo; GUTIEREZ, Gustavo Luis, VILARTA, Roberto (Org.). **Gestão da qualidade de vida na empresa**. Campinas: IPES, 2005, p. 85-104.

PIMENTA, Joaquim. **Sociologia jurídica do trabalho: estudos**. Coleção de direito do trabalho, v. 2, Rio de Janeiro: Max, Limonad, 1944

PINHEIRO, José Queiróz. **Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus**. Psicologia estudos. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 15 fev. 2013

PINTO FERREIRA. **Curso de direito constitucional**. São Paulo: Saraiva, 1996

POCHMANN, Marcio. **O Emprego na Globalização**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2005

PYL, Bianca. **Caminhoneiros são os trabalhadores que mais morrem no Brasil**. Disponível em: < <http://reporterbrasil.org.br/2012/04/caminhoneiros-sao-os-trabalhadores-que-mais-morrem-no-brasil/>> Acesso em: 08.04.2013

QUADRO, Rodrigo Kurth. **Trânsito à beira do caos**. Disponível em: <<http://www.jus.com.br/>>. Acesso em: 2 mar. 2013.

QUINTANEIRO, Tânia. **Um toque de clássicos: Marx, Durkheim e Weber**. Belo Horizonte: Ed UFMG, 2002

RAMOS FILHO, Wilson. **Direito Capitalista do Trabalho: História, Mitos e Perspectivas no Brasil**. São Paulo: Ltr, 2012

REALE, Miguel. Introdução. In: BAGOLINI, Luigi. **Filosofia do trabalho**. 2. ed. São Paulo: LTr, 1997

REALE, Miguel. **Filosofia do Direito**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2002

**RELATÓRIO DA AÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOBRE O SEGMENTO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS**. Elaborado em conjunto e cooperação pelo Ministério Público do Trabalho, Ministério do Trabalho e Emprego e Polícia Rodoviária Federal disponível em: <<http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=relat%C3%B3rio%20da%20a%C3%A7%C3%A3o%20em%20desenvolvimento%20sobre%20o%20segmento%20de%20transporte%20rodovi%C3%A1rio%20de%20cargas&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CC8QFjAA&url=ht>>

[tp%3A%2F%2Fwww.abctran.com.br%2FConteudo%2FRELATORIO\\_CONCLUSIVO\\_DA\\_OPERACAO\\_NAS\\_RODOVIAS.doc&ei=UxRfUbKpBYmU0QGRw4DwDA&usg=AFQjCNFVT0osx\\_yj\\_Q91ds-Mtuq-QZEZTw&bvm=bv.44770516,d.eWU](http://www.abctran.com.br/Conteudo/FRELATORIO_CONCLUSIVO_DA_OPERACAO_NAS_RODOVIAS.doc&ei=UxRfUbKpBYmU0QGRw4DwDA&usg=AFQjCNFVT0osx_yj_Q91ds-Mtuq-QZEZTw&bvm=bv.44770516,d.eWU).> Acesso em: 20.10.2012

ROCHA, Elaine. **Saúde Ocupacional: Doenças Profissionais.**

Disponível em: <<http://www.slideshare.net/helenairocha/>>. Acesso em: 12 jan. 2013

ROSSI, Baleia. **Proposta visa reduzir roubos de caminhões com carga.** Disponível em: <<http://al-sp.jusbrasil.com.br/noticias/1880500/proposta-visa-reduzir-roubos-de-caminhoes-com-carga>>. Acesso em: 19 jan. 2013

RUPRECHT, Alfredo J. **Relações Coletivas de Trabalho.** Trad. Edílson Alkmin Cunha. São Paulo: LTr, 1995

SABADELL, Ana Lúcia. **Manual de Sociologia Jurídica: Introdução a uma leitura externa do direito.** 2. ed. rev. atual. ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002

SANTOS, Elder Serqueira (coordenação). **O perfil do caminhoneiro no Brasil.** Disponível em: <[http://www.namaocerta.org.br/bol\\_8501.php](http://www.namaocerta.org.br/bol_8501.php)>. Acesso em: 2 mar. 2013

SANTOS, José Aparecido dos. **Fundamentos da Subordinação Jurídica do Trabalhador: Sujeição e Construção da Cidadania.** 230 f. Dissertação (Mestrado em Direito), Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba/PR, 2009

SANTOS, Moysés Moreira. **Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadoras e sindicalismo a partir dos anos 1990.** 2007, 178 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil. Citando ZIEGLER, Paulo; RUSSO, Ricardo. **Até o último rincão: a história do transporte rodoviário de cargas no Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Foletras, 1989

SANDARS, N.K. **The epic of Gilgamesh.** London: Penguin Books, 1972

SANSEVERINO, Luisa Riva. **Curso de Direito do Trabalho.** Trad.Élson Guimarães Gottschalk. São Paulo: LTr, 1976

SANTOS, Fernando Ferreira dos. **Princípio Constitucional da Dignidade da Pessoa Humana.** São Paulo: Editor, 1999

SARLET, Ingo. Wolfgang. **Dignidade da pessoa humana e Direitos Fundamentais na Constituição de 1988.** 8 ed. rev. atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2010

SCARAMELLA, Maria Luisa. **Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros,** 2004, 140 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Instituto de Filosofia e Ciência Humanas, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil

SELLIGMAN-SILVA ES. Saúde mental e trabalho. In: TUNDIS, AS e COSTA, NR (Org.). **Cidadania e Loucura** – políticas de saúde mental no Brasil. Rio de Janeiro: Vozes, 2. ed. p. 216-288

SILVEIRA, Marcelo. **Roubos de carga obrigam melhorias na segurança e logística.** Disponível em: <<http://www.gristec.com.br>>. Acesso em: 17 jan. 2013

SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Getúlio a Castelo (1930-1964).** Trad. Ismênia Tunes Dantas. 9. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982

SEELING, Richard.. Implant Chip, Track People. Disponível em: <<http://abcnews.go.com/Technology/story?id=98077&page=2>>. Acesso em: 27 jan. 2013.

SEIDLER, Jeferson e TODESCHINI, Remígio.. **OUVIDORIA GERAL DO ESTADO DA BAHIA. Proteja-se: exija que sua empresa tenha equipamentos de segurança.** Disponível em:< <http://www.ouvidoriageral.ba.gov.br/?s=PROTEJA-SE> > Acesso em: 3 fev. 2013.

SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo.** 32. ed. São Paulo: Malheiros, 2009

SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. **A saúde do trabalhador como um Direito Humano:** conteúdo essencial da dignidade humana. São Paulo, LTR, 2008

SILVA, Floriano Corrêa Vaz da Silva. **Direito Constitucional do Trabalho.** São Paulo: LTr, 1977

SILVA, Guilherme Oliveira Castanho da. **O meio ambiente do trabalho e o princípio da dignidade da pessoa humana.** Disponível em: <<http://www.lfg.com.br>>. Acesso em: 2 mar. 2013

SOARES, Wilson. **Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros:** um estudo baseado na pesquisa nacional por amostra de domicílios. Caderno Saúde Pública, v. 21, n. 4, 2005. p. 1107-1123.

SOUSA, Aldineia Ferreira. **Estresse ocupacional em motoristas de ônibus urbano:** o papel das estratégias de coping. 2005. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Departamento de Psicologia. Disponível em: <<http://www.pospsi.ufba.br>>. Acesso em: 16 jan. 2013

SOUSA, Fernando Ponte de. A Educação Física em busca de seu curso. **Revista da Educação Física/UEM**, Maringá, v.1, n. 0, p. 5, 1989

STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil:** doutrina e jurisprudência. 7. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007

STRECK, Lenio Luiz. **Jurisdição Constitucional e Hermenêutica.** Uma nova crítica do direito. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2002

ROSA, Ivani. **Trilhando caminhos e perseguindo sonhos:** Histórias e memórias de caminhoneiros. 2006, 206 f. Dissertação (Mestrado em História) – programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Uberlândia, Minas Gerais, Brasil

TAVARES, Fábio. **Estresse em motoristas de transporte coletivo urbano por ônibus.** 2010. Disponível em: <<http://www.webposgrad.propp.ufu.br>>. Acesso em: 13 jan. 2013

TEIXEIRA JÚNIOR, João Regis. **Convenção Coletiva de Trabalho: Não Incorporação aos Contratos Individuais de Trabalho**. São Paulo: LTr, 1994

TEIXEIRA, Mônica La Porte. **Acidentes e doenças do trabalho de profissionais do setor do transporte: análise dos motoristas no Estado de São Paulo, 1997 a 1999**. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública da Faculdade de Saúde Pública) – Universidade de São Paulo Faculdade de Saúde Pública, São Paulo, Brasil, 2005

TOLENTINO, Irineu. **Furto de Palavras**. Disponível em: <<http://www.eusou.com/>>. Acesso em: 12 mar. 2013

UNZUETA, Maria Angeles Barrere Unzueta. **Discriminación, derecho antidiscriminatorio y acción positiva en favor de las mujeres**. Madrid: Editorial Civitas, 1997

VASCONCELLOS, Marco Antonio; GARCIA, Manuel E. **Fundamentos de Economia**. São Paulo: Saraiva, 1998

VASCONCELLOS, Marcos de. Controle do uso de drogas por empregados é preocupação. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/>>. Acesso em: 7 mar. 2013

VIANA, Márcio Túlio e RENAULT, Luiz Otavio Linhares (Coord.). **Discriminação**. São Paulo: LTr, 2000

VIANNA, Segadas; SÜSSEKIND, Arnaldo; MARANHÃO, Délio. **Instituições de Direito do Trabalho**. Vol. 2, Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1981

VICENTINO, Cláudio. **História Geral**. São Paulo: Scipione, 1997

VIDA SORIA, J; MONEREO PÉREZ, J.L; MOLINA NAVARRETE, C. **Manual de Derecho Del Trabajo**. Granada: Comares, 2004

VILAÇA, Marcos Vinicius. **Em torno da sociologia do caminhão**. 3. ed. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro; Niterói: Universidade Federal Fluminense/EDUFF/PROED, 1987

VILA NOVA, Sebastião. **Introdução à Sociologia**. São Paulo: Atlas, 1986

VIZZACCARO – AMARAL, André Luís; MOTA, Daniel Pestana; ALVES, Giovanni (Org.). **Trabalho e saúde: a precarização e a saúde do trabalhador no Século XXI**. São Paulo: LTr, 2011

WANKE, Peter F. **Logística e transporte de cargas no Brasil - produtividade e excelência no século XXI**. São Paulo: Atlas, 2010, p. 59

ZANGRANDO, Carlos Henrique da Silva. **Curso de direito do trabalho**. T. I. São Paulo: Ltr, 2008

## ANEXO A

### **RELATÓRIO DA AÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOBRE O SEGMENTO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS**

#### **1. BREVE HISTÓRICO**

Os problemas trabalhistas no segmento de transporte rodoviário de carga são conhecidos há muito tempo pela população e pelas autoridades responsáveis por garantir a observância dos preceitos que regulam a relação capital-trabalho.

Não obstante isso, o fato é que até hoje, passados sessenta e quatro anos da edição da Consolidação das Leis do Trabalho, continuamos a assistir o contumaz desrespeito à ordem trabalhista nesse segmento.

Ressalte-se que, embora não enfrentados adequadamente até então, são problemas de extrema gravidade, tais como o pagamento “por fora” e, principalmente, da aguda extrapolação de jornada que leva os motoristas a lançarem mão de substâncias químicas para evitar o sono e dar cabo do cumprimento de extenuantes jornadas de trabalho.

Foi com base nessa realidade que membros da Fiscalização do Trabalho e do Ministério Público do Trabalho de Rondonópolis-MT se reuniram para identificar meios de coibir os históricos abusos, em especial, quanto ao uso de “rebites” e cocaína pelos motoristas, comprometendo tanto a saúde biológica quanto social dos trabalhadores.

A partir daí foram identificados objetivos e traçadas estratégias de enfrentamento do problema, sem ignorar que se trata de missão bastante difícil, tendo em vista o enraizamento cultural das irregularidades há tanto toleradas, bem como, pelos interesses econômicos em manter tudo como está.

## **2. OBJETIVOS**

Conforme antecipado no histórico acima, o objetivo da atuação estatal resume-se em fazer valer a regra geral da Constituição e da CLT concernente ao controle de jornada de trabalho.

## **3. PARTICIPANTES**

As instituições efetivamente partícipes do processo variaram conforme cada fase do trabalho.

Entretanto, resumidamente, participaram o Ministério Público do Trabalho, a Fiscalização do Trabalho, a Polícia Rodoviária Federal, além dos laboratórios São João de Rondonópolis-MT e Álvaro Laboratório de Belo Horizonte/MG, empresas privadas contratadas, especializadas em análises clínicas.

## **4. METODOLOGIA DE ABORDAGEM**

As fases do trabalho, que ainda encontra-se em desenvolvimento, são as seguintes:

### **4.1. Revisão na Convenção Coletiva da categoria**

Já na primeira reunião foi diagnosticado que a Convenção Coletiva da categoria continha uma série de dispositivos que impediam a utilização de mecanismos de controle de jornada, chegando, em alguns casos, a autorizar a sua extrapolação.

Esta etapa do trabalho foi concretizada com a celebração do Termo de Ajustamento de Conduta n. 09/2007 em 26 de março de 2007, onde o Sindicato dos Trabalhadores se comprometeu perante o Ministério Público do Trabalho a não mais inserir cláusulas que pudessem levar à extrapolação de jornada em futuras convenções coletivas.

### **4.2. Mapeamento da realidade vivenciada pelos motoristas do transporte rodoviário de carga**

Embora os problemas relativos ao segmento do transporte rodoviário de carga seja objeto de amplo conhecimento da população e das autoridades, não se tem notícias de dados concretos acerca da dimensão de tais problemas.

Sendo assim, inclusive para fundamentar uma eventual medida judicial tendente a fazer valer o controle de jornada neste segmento econômico, fez necessário o levantamento “in locu” da situação a qual os trabalhadores estão submetidos.

Para tanto, no dia 23 de maio de 2007, no posto da Polícia Rodoviária Federal localizado na BR 364, saída para Cuiabá-MT, uma equipe formada por membros do Ministério Público do Trabalho, Fiscalização do Trabalho e da Polícia Rodoviária Federal, realizaram a coleta de urina de 104 (cento e quatro) motoristas e recolheram o questionário preenchido por 122 (cento e vinte e dois) profissionais.

Portanto, do total de motoristas parados, dezoito recusaram a oferta da amostra de urina, o que corresponde a 14,75% do universo total.

As amostras foram todas cedidas mediante expressa autorização, onde foi consignado o compromisso de não identificação dos fornecedores da amostra.

Sendo assim, não há registro da correspondência entre o nome do motorista e a respectiva amostra.

O questionário respondido pelos motoristas consta no anexo I do presente relatório.

Além do questionário respondido diretamente pelos motoristas, os patrulheiros rodoviários, com base nas informações dos tacógrafos dos veículos, bem como em entrevista feita diretamente com os motoristas, extraíram informações relativas ao tempo de deslocamento, tempo parado e quilômetros rodados, além de informar se o veículo seria ou não rastreado por satélite.

O modelo da ficha preenchida pelos patrulheiros rodoviários acompanha o presente relatório como anexo II.

#### **4.3. Formulação de convenção coletiva com a regulamentação específica da jornada de trabalho no segmento**

No último dia 28 de junho de 2007 foi realizada a primeira reunião mediada pelo Ministério Público do Trabalho com os sindicatos laboral e patronal buscando a celebração da Convenção Coletiva para vigorar a partir de 2007.

Sem desconhecer a tramitação do substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara n. 32/2001, que trata da regulamentação da jornada de

trabalho no segmento do transporte de carga, como a situação diagnosticada não comporta qualquer espera, a solução passa pela regulamentação em sede de Convenção Coletiva ou mesmo pela aplicação da regra geral celetista.

O Ministério Público do Trabalho, buscando oportunizar aos sindicatos a possibilidade de construir uma regulamentação mais adequada às especificidades do segmento, atendeu ao pedido do Sindicato Laboral e deu início ao processo de mediação coletiva.

Atualmente o processo de negociação está em curso e o Ministério Público do Trabalho espera contar com a sensibilização e colaboração dos sindicatos, sem a qual não será possível concretizar uma solução negociada para os graves problemas constatados no transporte rodoviário de carga.

Todavia, caso o processo de negociação coletiva não avance para uma solução adequada às peculiaridades do setor, o Ministério Público do Trabalho, seja judicialmente ou extrajudicialmente, com apoio da Fiscalização do Trabalho, irá fazer valer a regra geral da CLT, aplicável também ao segmento, sobretudo após a expressiva evolução tecnológica relativa ao monitoramento via tacógrafo e via satélite que, atualmente, permitem um preciso e eficiente controle da prestação de serviços dos motoristas.

## **5. RESULTADOS**

Universo total de motoristas entrevistados:	122
Total de motoristas empregados:	110
Total de motoristas autônomos:	12
Total de amostras fornecidas:	104
Total de recusas no fornecimento de amostras:	18

### **5.1. Análise clínica da urina**

#### **5.1.1. Uso de cocaína**

Os ensaios foram executados pelo sistema AxSym Metabólicos da cocaína, reagente para detecção semi-quantitativa do metabólico primário o da cocaína, o benzoilecognina em urina humana.

O sistema utilizado fornece apenas um resultado de teste preliminar. Um método químico mais específico deve ser utilizado para obter confirmação do resultado (espectrometria), mas que pela características peculiares da análise não se pode empreender.

Utilizamos a técnica preconizada de coleta, ou seja em recipiente limpo e acondicionado em refrigeração. O limite de corte fica estabelecido em 300 ng/ml, que a partir daí consideramos absolutamente **positivo**. Os resultados abaixo de 10 ng/ml são considerados absolutamente negativos. Os valores intermediários vão incidir conforme diversos autores consultados em 02 escalas, abaixo e acima de 30 ng/ml. Os resultados entre 10 e 30 ng/ml são suspeitos remotos e necessitam de teste ultra sensível para confirmação, pois podem apresentar reação cruzada a outras substâncias. Entre 30 e 300 ng/ml são fortes suspeitos e estariam classificados como usuário crônico ou sem uso há mais de 72 horas, Para este estudo de finalidade epidemiológico, preconizamos a tabela abaixo, dividida em 04 faixas:

- Gradação de 0 a 9,99 → absolutamente negativo  
Gradação de 10 a 300 → suspeito de uso tardio ou usuário crônico  
Gradação de 300 a 999,99 → positivo, sob algum efeito da droga  
Gradação maior que 1000 → positivo em estado de desatenção/alucinação



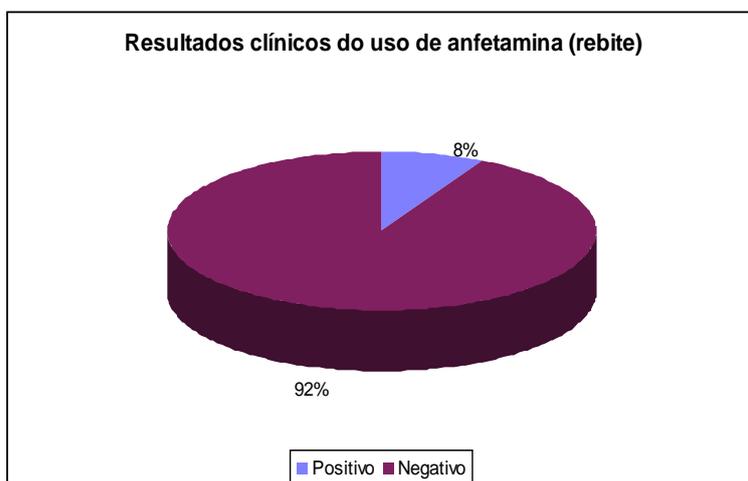
### 5.1.2. Uso de anfetamina (“rebite”)

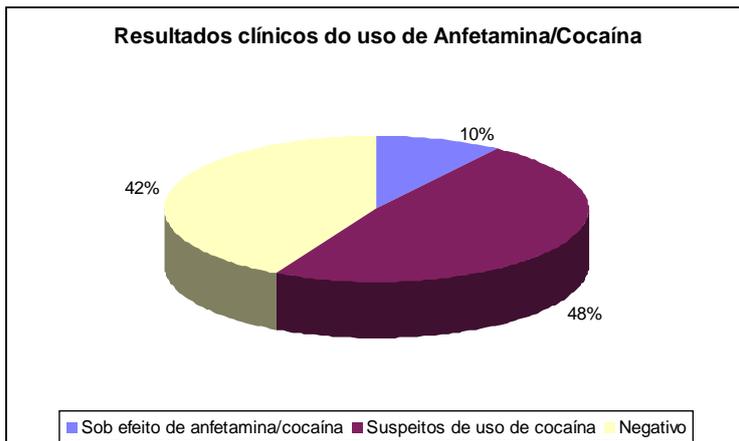
Utilizamos as mesmas amostras de urina coletada, para aferir nos mesmos centros de referência a presença de anfetaminas e seus derivados na urina humana.

A técnica usada foi a de detecção quantitativa na urina e a presença dos metabólicos é conclusiva. Sabemos que a anfetamina é geralmente bem absorvida por via oral, sendo a sua principal via de administração, atravessando rapidamente as membranas biológicas devido a sua lipossolubilidade.

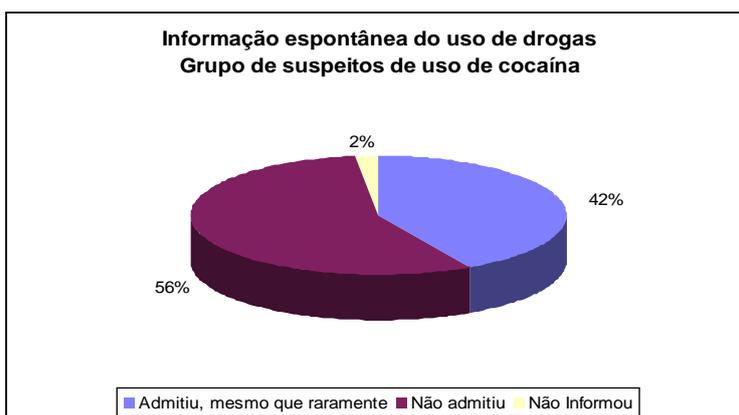
A administração oral de 0,25 mg/kg de anfetamina produz efeitos cardiovasculares máximo em aproximadamente 1 hora, enquanto os efeitos subjetivos e comportamentais acontecem em 2 horas. A velocidade de eliminação da anfetamina é acentuadamente dependente do ph urinário. Em condições normais aproximadamente 30% da dose é excretada inalterada na urina em 24 horas e após 3 a 4 dias, 90% da dose é excretada.

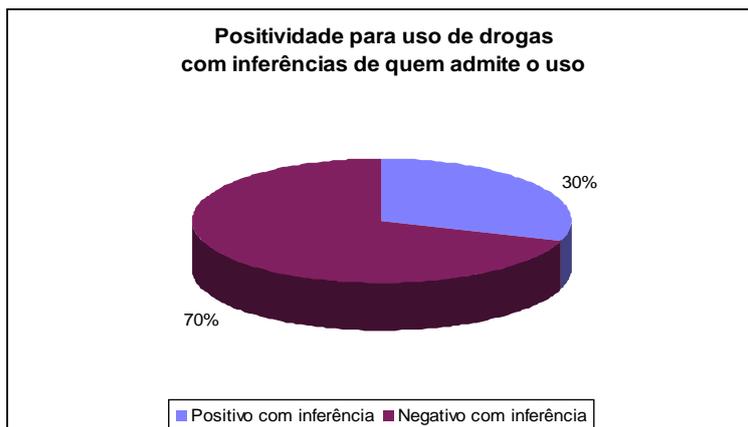
Portanto, a leitura é positivo ou negativo para o uso da droga nas últimas 72/96 horas. A utilização em período superior não mantém metabólicos na urina humana.



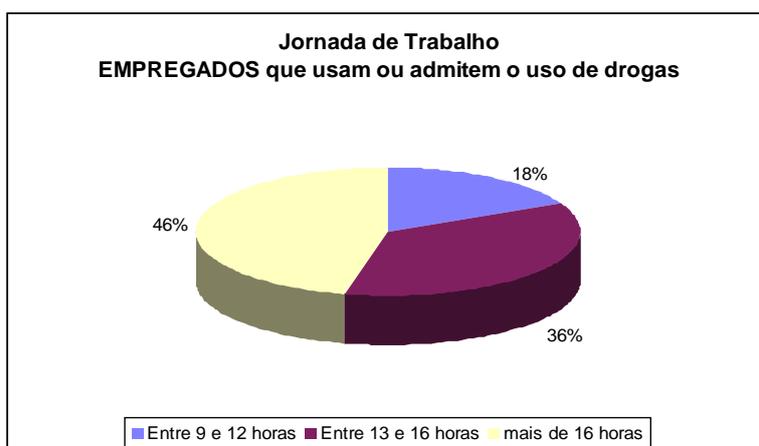
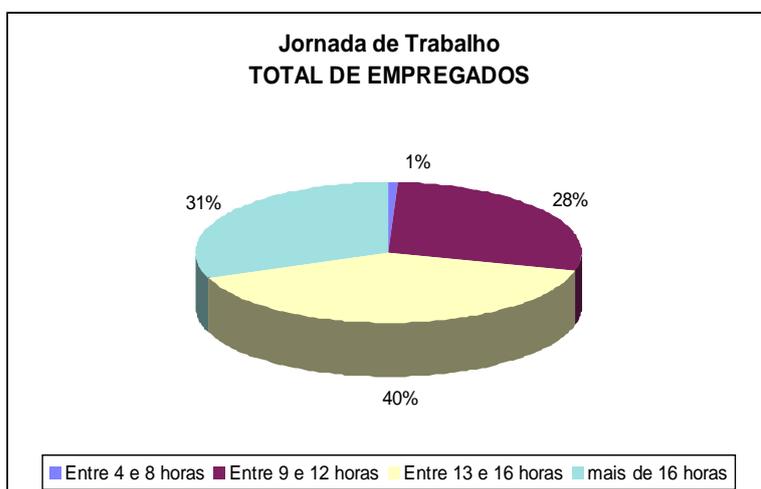


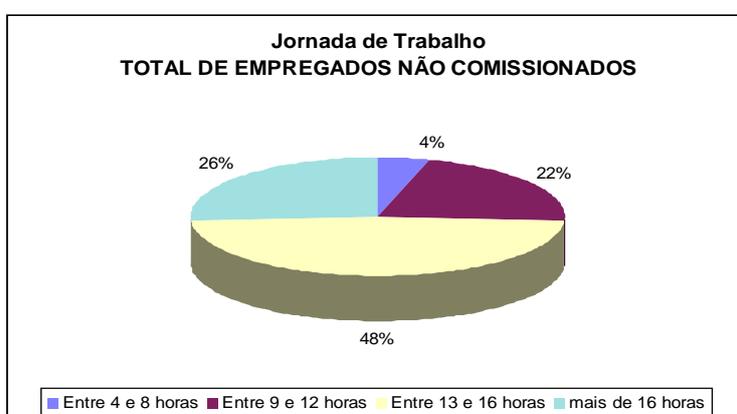
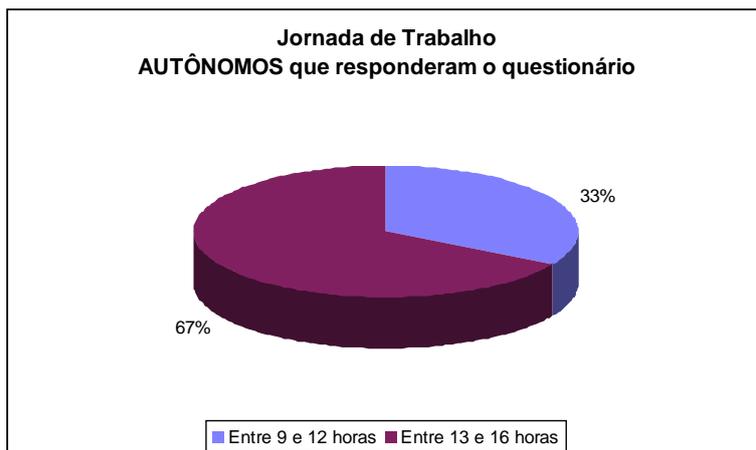
### 5.1.3. Informação espontânea do uso de drogas (questionário)





## 5.2. Jornada de trabalho (questionário)

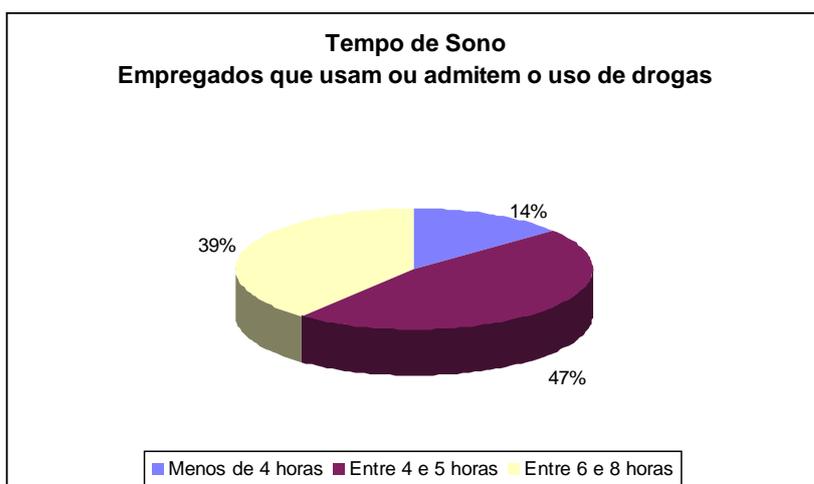
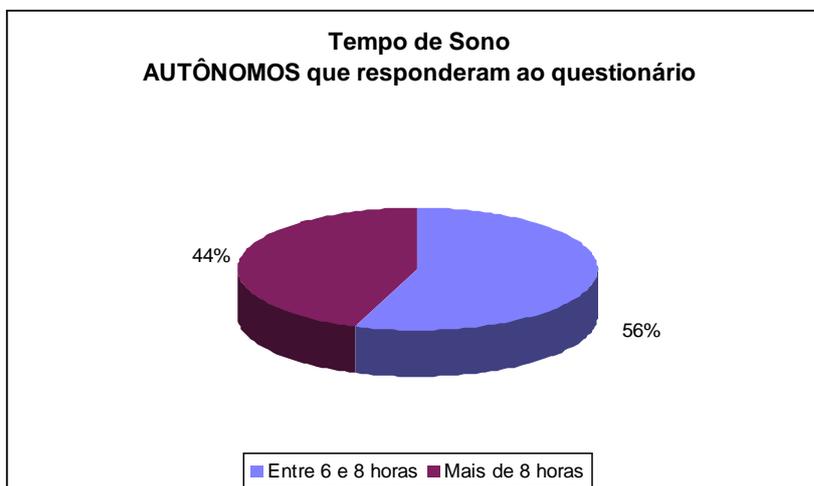
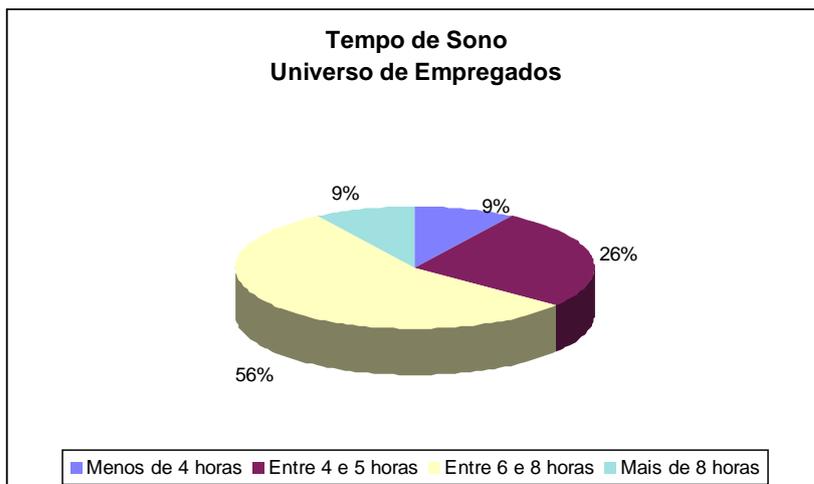




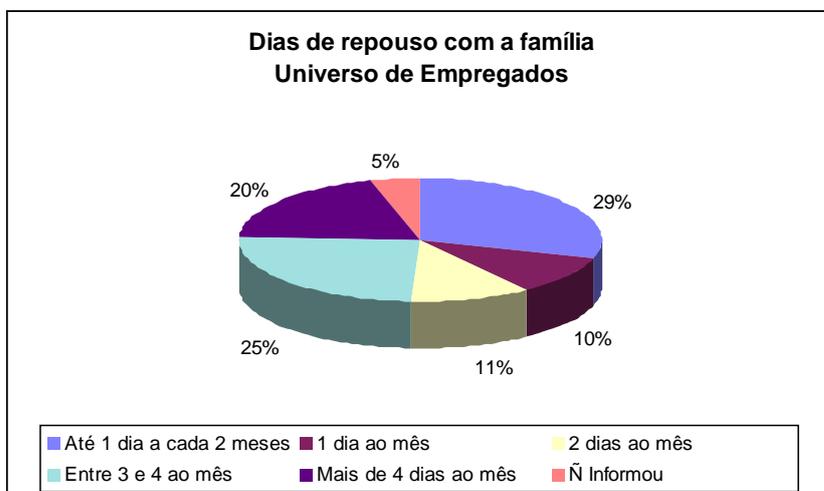
### 5.3. Intervalo para descanso e alimentação (questionário)



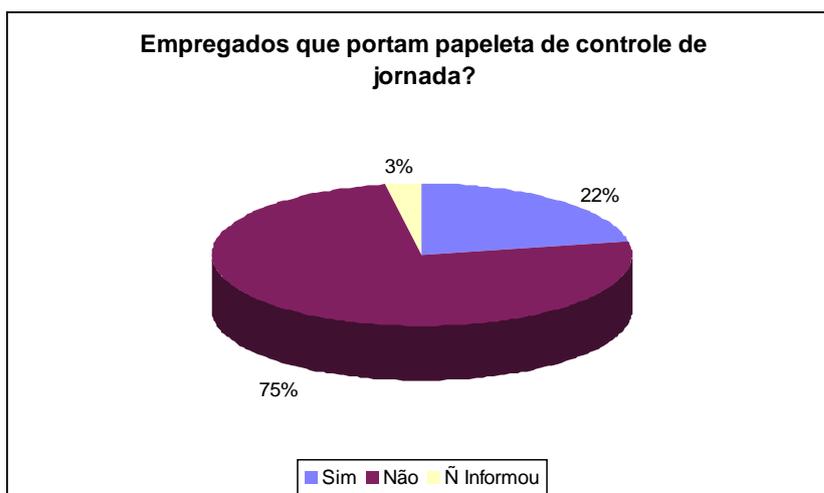
#### 5.4. Tempo de Sono (questionário)



### 5.5. Dias de descanso junto à família

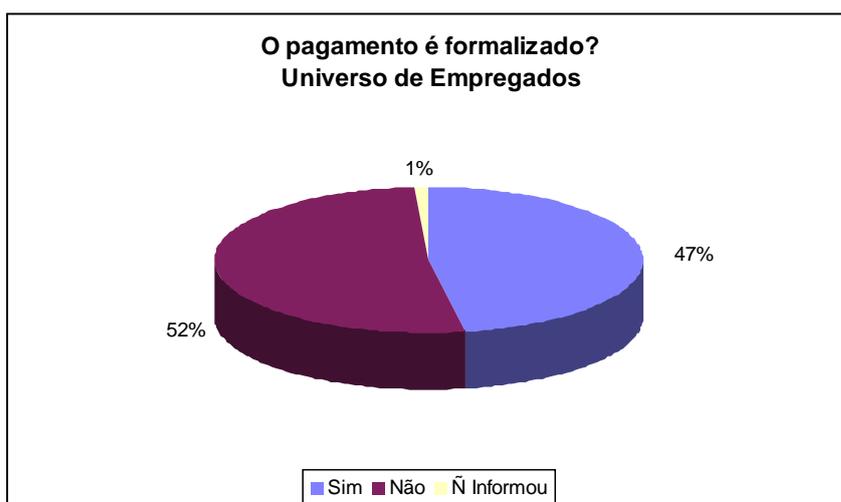


### 5.6. Uso da papeleta de controle de horário externo

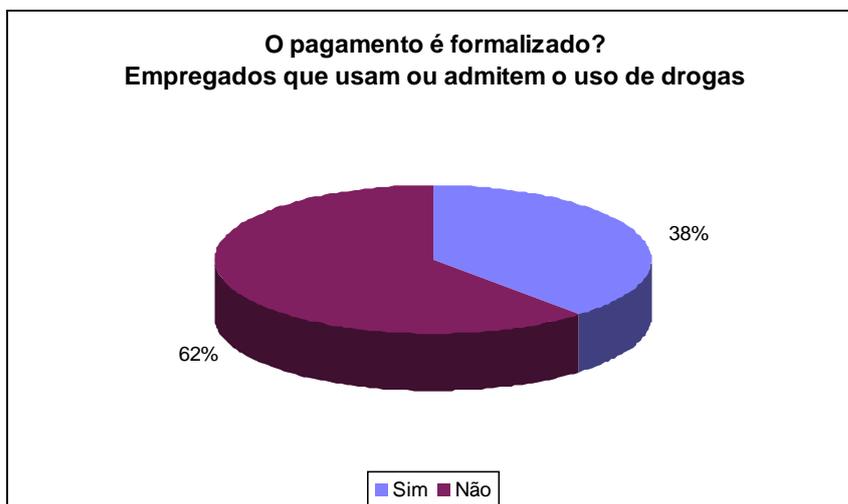
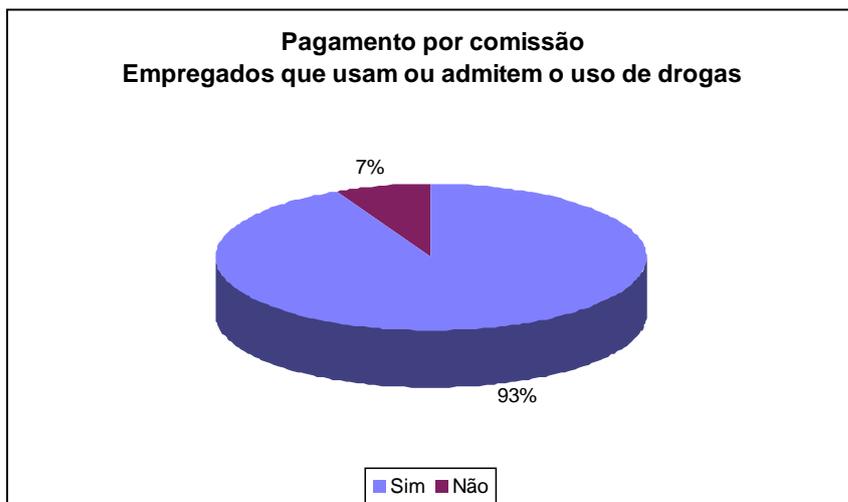


## 5.7. Pagamento por comissão e formalização desse pagamento

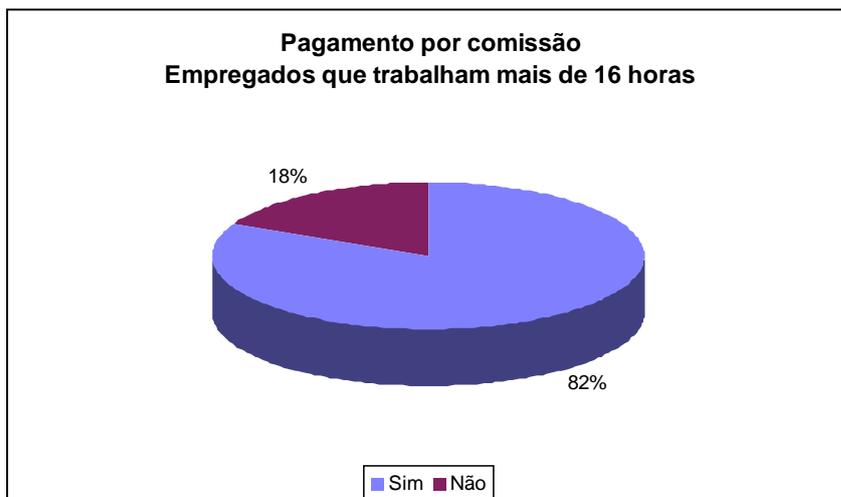
### 5.7.1. Universo do total de Empregados



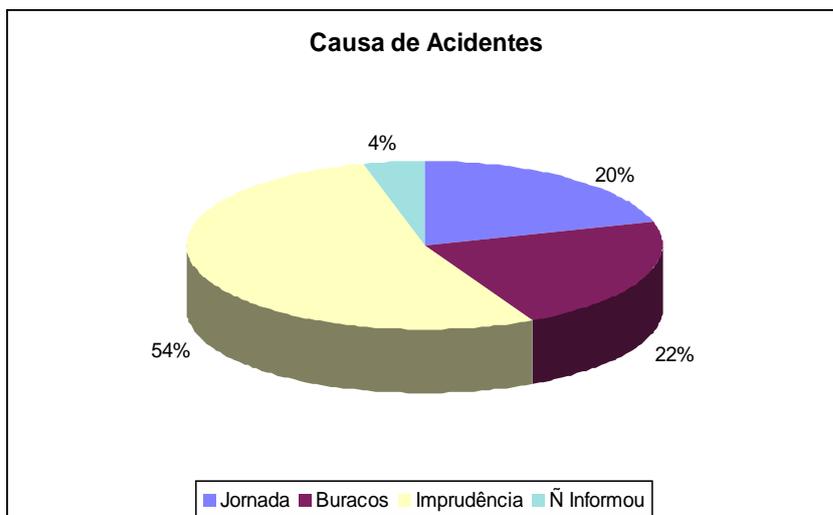
### 5.7.2. Universo dos empregados que usam ou admitem o uso de drogas



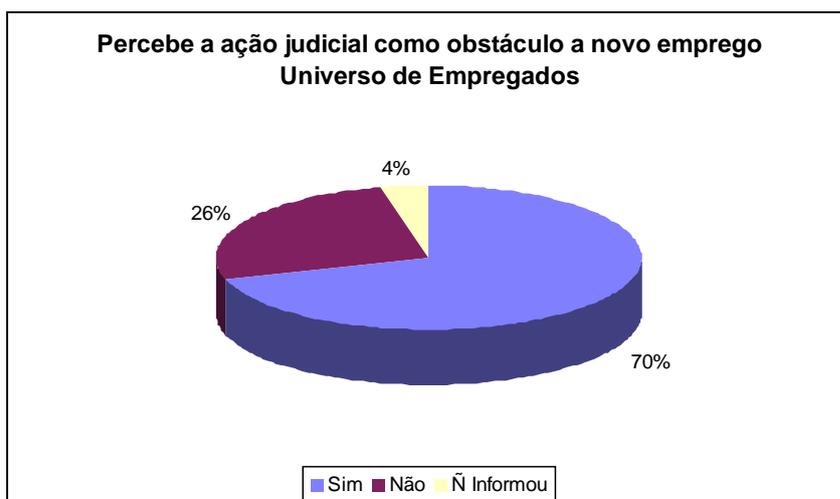
### 5.7.3. Universo dos empregados que trabalham mais de 16 horas por dia



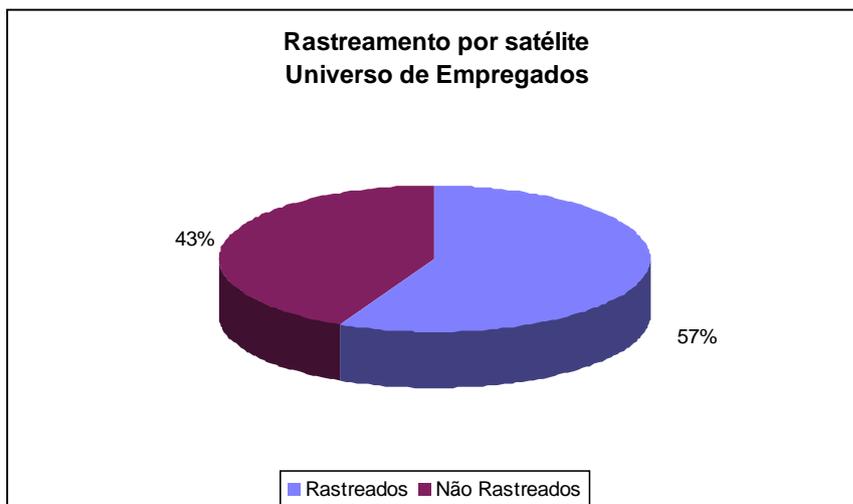
### 5.8. Principal fator determinante de acidentes rodoviários



### 5.9. A ação judicial trabalhista como fator de discriminação

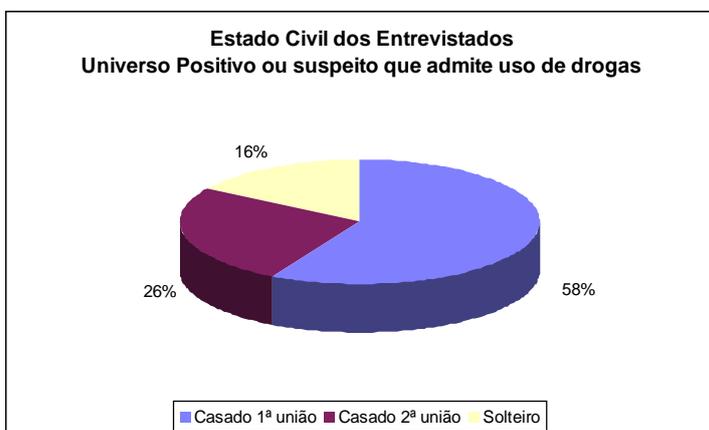
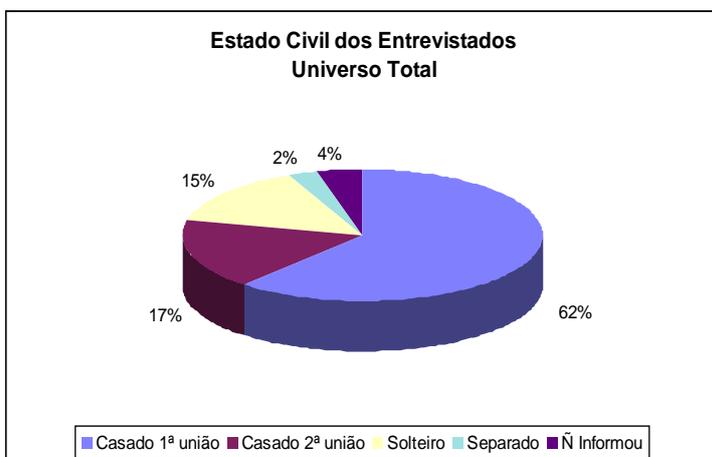


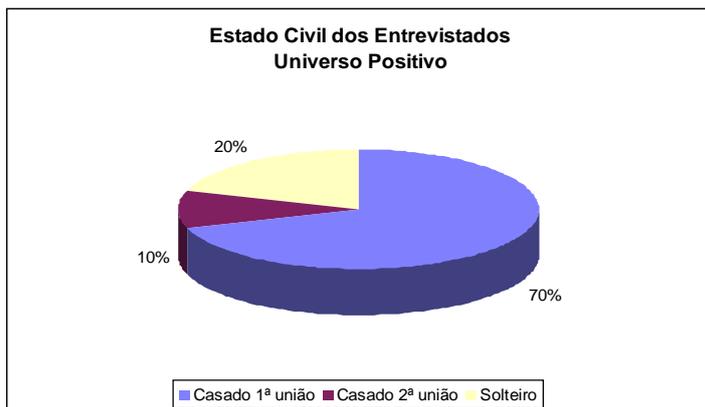
## 5.10. Universalização do rastreamento por satélite



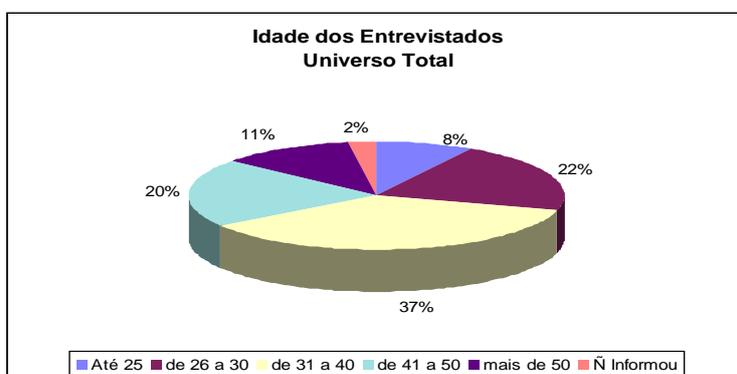
## 5.11. Perfil geral dos entrevistados e do grupo que usa drogas

### 5.11.1. Estado Civil



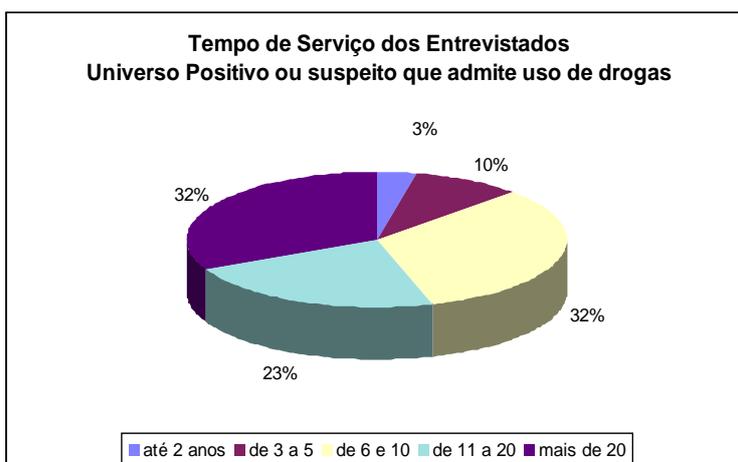
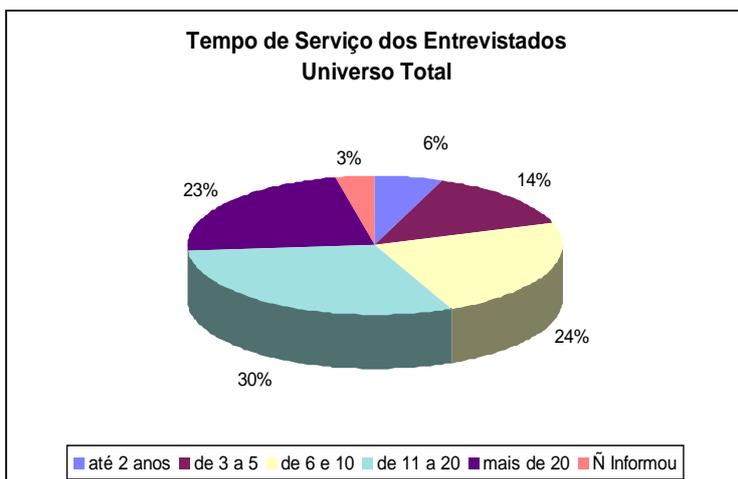


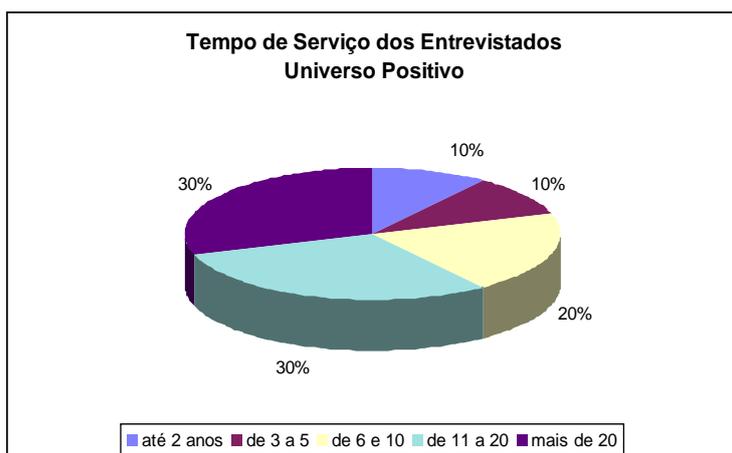
### 5.11.2. Idade





### 5.11.3. Tempo de Serviço





## 6. OS EFEITOS BIOLÓGICOS E SOCIAIS DA COCAÍNA

A cocaína é uma droga sintetizada em laboratório e sua matéria prima é a folha de um arbusto denominado Erytroxylon coca. A fórmula química da cocaína é 2-beta-carbometoxi 3 betabenzoxityropano e essa substancia age na comunicação entre os neurônios prolongando a ação de uma outra substância chamada dopamina.

Os efeitos da cocaína no corpo humano dependem das características da droga em que está sendo consumida já que, é variável o seu grau de pureza.

Euforia, excitação, sensação de onipotência, insônia e aumento ilusório de energia são as primeiras sensações que o consumidor tem.

Após o efeito inicial vem a depressão e o usuário busca nova dose e este perigoso ciclo que o transforma em dependente químico da droga.

O consumo da cocaína traz sérios danos ao organismo do usuário. Desde lesão da mucosa nasal até cegueira, infecções generalizadas, além do risco da overdose fatal. Com o passar do tempo, os efeitos prazerosos dão lugar á depressão, fadiga, desconforto físico e paranóia.

No caso de motoristas, podemos pensar que o usuário crônico tem progressivamente um aumento de dificuldade de raciocínio e reflexos diminuídos, que o obriga a aumentar a dose da droga até atingir a incapacidade total para a profissão ou a overdose fatal.

Estes efeitos são confirmados pelos conhecidos relatos de familiares quanto a mudança de comportamento junto a familiares e amigos.

## **7. OS EFEITOS BIOLÓGICOS E SOCIAIS DA ANFETAMINA (“REBITE”)**

São diversos os tipos de anfetaminas no mundo. Sua atividade psicoestimulante foi identificada em 1927. Durante a segunda guerra mundial foi usada como instrumento de aumento de vigília e agressividade dos combatentes. Estudantes e motoristas começaram a utilizar esse recurso com o objetivo de manter o estado de alerta por maior período possível e aumentar a capacidade de atenção. No Brasil, o fenproporex tem apresentado especial importância, pois apesar de ser um fármaco inibidor da apetite de uso controlado pela legislação específica, há diversos relatos de uso indiscriminado devido as suas propriedades estimulantes.

Os caminhoneiros adquirem o produto de forma ilícita (conhecido no meio como rebite) em diversos locais das estradas, inclusive postos de gasolina.

As anfetaminas produzem uma variedade de efeitos no sistema nervoso central e sistema autônomo semelhantes a ação da adrenalina endógena.

No início da ação aumenta a pressão arterial e relaxamento dos brônquios. Estimulante, aumenta o estado de alerta, autoconfiança e sensação de força física e mental.

Apesar desses efeitos sugerirem melhora de desempenho, a destreza e a coordenação motora fina podem ser prejudicados. Além disso, após cessarem os efeitos estimulante, observa-se aumento da fadiga e depressão.

Em altas doses podem advir tremores, agitação e convulsão. A anfetamina é neurotóxica e pode causar lesões irreversíveis nos neurônios. Também pode causar miocardite, condição que pode ser potencialmente fatal. A anfetamina apresenta grande potencial de induzir dependência, e o uso freqüente levam ao comportamento estereotipado, com repentinos ataques de agressão e violência, paranóia e psicose. Mudanças na percepção sensorial e alucinações também ocorrem. Isso varia desde a visão de um objeto, animal ou pessoa inexistente até um estado onírico em que o espaço e tempo são alterados. A maioria dos usuários freqüentes apresentam uma progressiva deterioração de seu ambiente familiar, social e ocupacional.

## **8. CONCLUSÕES**

A mera verificação dos gráficos demonstra a gravidade da situação.

As estradas brasileiras estão com mais problemas do que buracos no asfalto. Está repleta de motoristas cansados, estressados e drogados.

A situação coloca em risco não apenas os motoristas, classe que, literalmente, transporta as riquezas do país.

Estamos falando de um seriíssimo risco para toda a sociedade, isto porque todos que trafegarem nas estradas estarão a cada cruzamento com um caminhão tendo mais de um terço de chance de cruzar com um veículo de várias toneladas sendo conduzido por alguém sob efeito de cocaína ou anfetamina, ou seja, sem a reunião dos reflexos necessários para dirigir.

Não é só isso, em 100% dos cruzamentos com caminhões, todos os brasileiros estão passando ao lado de um profissional fatigado pelo desumano excesso de jornada.

Apenas para exemplificar, no trecho da BR 163 de Rondonópolis-MT a Campo Grande-MS, cerca de 500 Km, durante a viagem cruza-se com mais de 1000 caminhões, ou seja, o motorista cruza com mais de 300 caminhoneiros drogados.

Abaixo seguem as conclusões topificadas por cada tipo de informação extraída dos exames clínicos e dos questionários preenchidos pelos motoristas e pelos patrulheiros rodoviários.

### **8.1. Uso de drogas**

Embora houvesse informações de que os motoristas estariam utilizando cocaína, inicialmente pensava-se em mensurar apenas as anfetaminas (“rebites”).

Todavia, buscando fazer um retrato fiel da realidade decidiu-se testar também o uso de cocaína.

O resultado foi surpreendente, pois 51% dos testados são suspeitos do uso e 3% estavam em estado de alucinação, totalmente desprovidos de qualquer condição física para estar no volante de um veículo.

Importante ressaltar que dos dezoito motoristas que recusaram o fornecimento de amostra de urina, 33% admitiu, mesmo que raramente, o uso de drogas, ou seja, mais seis amostras positivas deixaram de ser catalogadas.

Quanto à análise da anfetamina, diversamente da cocaína, o resultado é binário, ou seja, aponta apenas resultado positivo ou negativo, sendo certo que houve a constatação de 8% de positividade para a anfetamina.

Os testes demonstraram que a positividade de cocaína e anfetamina chegou a 10%.

Entretanto, considerando que 42% dos suspeitos de uso de cocaína admitiram o uso da droga quando responderam o questionário, é possível inferir a confirmação do uso de drogas para, pelo menos, 21 dos suspeitos.

Fazendo essa inferência no universo total, conclui-se que 30% dos motoristas entrevistados fazem uso de drogas.

## **8.2. Jornada de Trabalho**

Os limites de jornada foram instituídos como direito social titularizado por todos os trabalhadores brasileiros no art. 7º, XIII, da Constituição Federal.

Entretanto, os números demonstram que esse direito é usufruído por apenas 1% dos entrevistados. Ou seja, 99% dos motoristas trabalham mais de 9 horas por dia.

No universo total de motoristas entrevistados, 71% deles trabalham mais de 13 horas por dia, sendo que, dentre estes, 31% trabalham mais de 16 horas por dia.

### **8.2.1. Excesso de jornada x Necessidade de maior ganho**

Um mito que cai com os números é o de que a forma de pagamento por comissão, por si só, leva ao excesso de jornada.

Isto ficou claro, pois mesmo no grupo de empregados não comissionados, 96% deles trabalham mais de 9 horas por dia, sendo que destes, 26% trabalham mais de 16 horas diariamente.

Outro dado que evidencia essa conclusão é a revelação de que nenhum motorista autônomo trabalha mais de 16 horas, sendo que 33% deles informaram que trabalham, no máximo, 12 horas.

Daí conclui-se o seguinte:

a) não é a busca de maior ganho que eleva a jornada, pelas seguintes razões:

a.1) Se a busca do maior ganho fosse a razão da sobrejornada, nada explicaria a sobrejornada do grupo não comissionado, já que este grupo não recebe horas extras e trabalha tanto quanto o grupo comissionado;

a.2) Se o maior ganho implicasse na sobrejornada, o grupo de autônomos seria o que mais trabalharia. Entretanto, os resultados demonstraram que os autônomos trabalham substancialmente menos do que os empregados.

b) a sobrejornada é inerente à condição de subordinação dos empregados, pois tanto o grupo de comissionados como o de não comissionados são submetidos a ela, com uma expressiva atenuação no grupo de autônomos (não subordinados).

### **8.2.2. Excesso de jornada x Uso de drogas**

O percentual de motoristas que trabalham mais de 16 horas por dia sobe para 46% no grupo dos que usam ou admitem o uso de drogas.

Portanto, fica bem claro que o uso de drogas está diretamente relacionado à execução de jornadas ainda mais elasticizadas do que o patamar já exagerado do segmento.

Outra conclusão preocupante para a sociedade em geral e especialmente para quem viaja nas estradas brasileiras é o fato de que, embora o grupo que usa ou admite o uso de drogas seja de 30%, as chances de cruzar com um motorista desse grupo é superior a 1/3, vez que eles permanecem mais tempo nas estradas em razão da jornada ainda mais ampla cumprida por esse grupo.

Considerando que a extrapolação de jornada se dá em razão do estado de subordinação a que estão submetidos os empregados, conclui-se que as empresas transportadoras possuem responsabilidade direta para com a necessidade do consumo de drogas pelos empregados.

### **8.3. Intervalo para repouso e alimentação**

Não bastasse a extenuante jornada de trabalho cumprida pelos motoristas, 46% deles gozam intervalo para refeição inferior ao mínimo legal de uma hora.

### **8.4. Tempo de sono**

De modo inversamente proporcional, o excesso de jornada implica na retração do tempo dedicado ao sono, provocando vários distúrbios físicos e sociais daí decorrentes.

De um modo geral, dorme-se muito pouco entre os trabalhadores pesquisados, todavia esse problema varia conforme algumas características, sobretudo quanto ao grupo que usa drogas e o grupo de autônomos.

#### **8.4.1. Tempo de sono x Uso de drogas**

Entre os que usam ou admitem o uso de drogas, 61% dormem no máximo 5 horas, enquanto no universo total esse percentual é de apenas 35%.

Portanto, o uso de drogas, além de implicar em acentuado excesso de jornada, reduz substancialmente o tempo de sono.

#### **8.4.2. Tempo de sono: Autônomos x Empregados**

Todos os autônomos dormem mais de 6 horas, sendo que 44% deles dormem mais do que 8 horas.

No grupo de empregados, apenas 65% dorme mais de 6 horas e somente 9% dorme mais de 8 horas.

Novamente, conclui-se que o estado de sujeição próprio dos empregados, tem influência direta sobre o curto período dedicado ao sono.

#### **8.5. Dias de repouso com a família**

O Descanso Semanal Remunerado também é direito social garantido constitucionalmente a todos os trabalhadores. Entretanto, a pesquisa demonstrou que 55% dos entrevistados gozam o direito em número inferior ao legal, sendo que 20% dos entrevistados ficam com a família, em média, apenas um dia a cada dois meses.

#### **8.6. Uso do documento de controle de jornada externa**

Embora a CLT determine no seu artigo 74, § 3º, desde 1.943, que “se o trabalho for executado fora do estabelecimento, o horário dos empregados constará, explicitamente, de ficha ou papeleta em seu poder..”, 75% dos motoristas empregados entrevistados informaram que não portam tal documento.

Trata-se, portanto, de um comportamento patronal de absoluta negação da norma, movidos, provavelmente, pela certeza da impunidade.

### **8.7. Pagamento por comissão e sua formalização**

A modalidade de pagamento no segmento ora analisado é predominantemente por comissão, correspondendo a 79% dos casos.

Desse total, 52% declararam que recebem sua comissão “por fora”.

O prejuízo decorrente do pagamento “por fora” é bastante extenso, atinge o empregado minorando direitos como o FGTS, as Férias, 13º salário e verbas rescisórias.

Esse tipo de fraude prejudica, também, a arrecadação previdenciária e tributária da União.

#### **8.7.1. Pagamento de comissão “por fora” x Uso de drogas**

A pesquisa demonstrou que no grupo de empregados que usa ou admite o uso de drogas, 93% dos entrevistados são comissionados, sendo que 62% recebem “por fora”.

Conclui-se que o grupo mais fragilizado dos entrevistados, os submetidos ao uso de drogas, são também mais fortemente vitimados pelo pagamento “por fora”.

Sendo assim, ao mesmo tempo que esse grupo tem maiores probabilidades de envolvimento em acidentes, tem a certeza de que sua pensão previdenciária será deferida em valor inferior ao seu ganho real, desprotegendo o próprio motorista e sua família.

#### **8.7.2. Pagamento de comissão “por fora” x Excesso de jornada**

No grupo de empregados que trabalham mais de 16 horas por dia a combinação de pagamento comissionado e “por fora” também se apresenta maior do que o observado no universo total.

Nesse grupo 82% são comissionados e 64% recebem “por fora”.

Conclui-se que, não obstante o pagamento por comissão não seja, isoladamente, um fator determinante na extrapolação de jornada, o grupo que mais extrapola recebe por essa modalidade de um modo mais intenso do que

o universo total de motoristas, com o agravante de ser o grupo com o maior percentual de informalidade nesse pagamento.

### **8.8. Principal causa de acidentes**

Embora seja notória a péssima situação das estradas brasileiras, surpreendentemente, apenas 22% dos entrevistados identificaram as condições das estradas como principal causa de acidentes.

A maioria associa a ocorrência dos acidentes à imprudência e ao excesso de jornada, destacando que a imprudência foi apontada, na maior parte dos casos, como consequência do excesso de jornada.

Portanto, controlar jornada significa evitar acidentes.

### **8.9. Ação na Justiça do Trabalho como fator impeditivo do reemprego**

A esmagadora maioria (70%) dos empregados entrevistados vislumbra o exercício do direito de ação na Justiça do Trabalho como fator impeditivo de reingresso ao mercado de trabalho.

Essa constatação encontra consonância com as inúmeras denúncias recebidas no Ministério Público do Trabalho concernentes ao fornecimento, por ex-empregadores, de informações desabonadoras de ex-empregados aos novos contratantes.

Trata-se de uma agressão direta e inadmissível à administração da justiça.

### **8.10. Rastreabilidade via satélite**

Nos termos da Orientação Jurisprudencial n. 332, da SDI 1 do TST, “o tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa”.

O Tribunal Superior do Trabalho assim cristalizou sua jurisprudência sob o argumento de que, durante o período no qual o veículo encontra-se parado não há elementos que possam comprovar se o motorista está, ou não, à disposição do empregador.

Entretanto, a pesquisa demonstrou, inclusive com apoio em informações extraídas dos tacógrafos pelos patrulheiros rodoviários, que somente o tempo de efetivo deslocamento já excede o limite máximo de jornada diária.

Ou seja, ainda que não sejam considerados os períodos parados como tempo à disposição, já é possível aferir a execução de horas extras no segmento apenas pelo tempo de “volante”.

Ademais, a pesquisa revelou que 57% dos caminhões são monitorados via satélite, tecnologia esta que permite uma precisa verificação da localização do veículo, possibilitando até mesmo o corte de combustível do caminhão.

Trata-se de mecanismo instituído para evitar o furto do caminhão e da carga, mas que permite a efetivação de um controle de jornada ainda mais eficiente do que o instituído tradicionalmente sobre os trabalhadores internos das empresas.

Portanto, seja porque o tacógrafo já registra tempo de trabalho superior ao limite de jornada, seja porque 57% dos caminhões já são monitorados via satélite, não há mais sustentabilidade fática e tecnológica para a negativa do direito de controle de jornada aos motoristas do transporte rodoviário de carga no Brasil.

#### **8.11. Perfil dos motoristas**

Em regra os motoristas são casados e trabalham durante muitos anos na profissão.

Uma peculiaridade é que o uso de drogas é mais intenso entre os jovens motoristas.

Enquanto o número de pessoas até 30 anos corresponde a 30% do total no universo total de motoristas, entre aqueles que usam drogas, esse percentual chega a 40%.

Rondonópolis-MT, 08 de agosto de 2007

**LAMBERTO MÁRIO HENRY**  
Auditor-Fiscal do Trabalho  
Especializado em medicina do trabalho

**FERNANDO ROBERTO DE SOUZA**  
Inspetor da Polícia Rodoviária Federal

**PRISCILA BOAROTO**  
Procuradora do Trabalho

**PAULO DOUGLAS ALMEIDA DE MORAES**  
Procurador do Trabalho

**ANEXO B**

**Presidência da República**  
**Casa Civil**  
**Subchefia para Assuntos Jurídicos**

**LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012.**

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

- I - transporte rodoviário de passageiros;
- II - transporte rodoviário de cargas;
- III - (VETADO);
- IV - (VETADO).

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:

- I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público;
- II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no [art. 162 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT](#), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943;
- III - não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;
- IV - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão;

V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do [§ 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT](#), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Parágrafo único. Aos profissionais motoristas empregados referidos nesta Lei é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3º O Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo [Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), passa a vigorar acrescido da seguinte Seção IV-A:

“TÍTULO III

.....

CAPÍTULO I

.....

[Seção IV-A](#)

Do Serviço do Motorista Profissional

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional aplicam-se os preceitos especiais desta Seção.

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional:

I - estar atento às condições de segurança do veículo;

II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva;

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;

V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;

VI - (VETADO);

VII - submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

Parágrafo único. A inobservância do disposto no inciso VI e a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.

§ 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.

§ 4º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§ 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, se houver previsão em instrumentos de natureza coletiva, observadas as disposições previstas nesta Consolidação.

§ 7º (VETADO).

§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:

I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção;

II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;

III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E.

Art. 235-E. Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.

§ 1º Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso.

§ 2º (VETADO).

§ 3º É permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário.

§ 4º O motorista fora da base da empresa que ficar com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho fica dispensado do serviço, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera.

§ 5º Nas viagens de longa distância e duração, nas operações de carga ou descarga e nas fiscalizações em barreiras fiscais ou aduaneira de fronteira, o tempo parado que exceder a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na forma do § 9º do art. 235-C.

§ 6º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.

§ 7º É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

§ 8º (VETADO).

§ 9º Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 10. Não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas.

§ 11. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.

Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.

Art. 235-H. Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador, incluindo jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos integrantes da relação de emprego, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação.”

Art. 4º O art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo [Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 71. ....

.....

[§ 5º](#) Os intervalos expressos no caput e no § 1º poderão ser fracionados quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.” (NR)

Art. 5º A [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997](#) - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo III-A:

“CAPÍTULO III-A

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS  
PROFISSIONAIS

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no caput, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no caput e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino,

respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido.

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.

§ 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 5º.

§ 8º (VETADO).

Art 67-B. (VETADO).

Art. 67-C. O motorista profissional na condição de condutor é responsável por controlar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas na sua estrita observância.

Parágrafo único. O condutor do veículo responderá pela não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A, ficando sujeito às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

Art. 67-D. (VETADO).”

Art. 6º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

[“Art. 145.](#) .....

Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III.” (NR)

“Art. 230. ....

[XXIII](#) - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-A, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;

[XXIV](#) - (VETADO).” (NR)

“Art. 259. ....

[§ 3º](#) (VETADO).” (NR)

“Art. 261. ....

.....  
§ 3º (VETADO).

[§ 4º](#) (VETADO).” (NR)

[“Art. 310-A.](#) (VETADO).”

Art. 7º (VETADO).

Art. 8º (VETADO).

Art. 9º As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador de carga, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador intermodal de cargas ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais e secos e locais para repouso e descanso, para os motoristas de transporte de passageiros em rodoviárias, pontos de parada, de apoio, alojamentos, refeitórios das empresas ou de terceiros terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outras.

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. [\(VETADO\)](#).

Brasília, 30 de abril de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

*José Eduardo Cardozo*

*Guido Mantega*

*Paulo Sérgio Oliveira Passos*

*Paulo Roberto dos Santos Pinto*

*Miriam Belchior*

*Aguinaldo Ribeiro*

*Gilberto Carvalho*

*Luís Inácio Lucena Adams*

**Este texto não substitui o publicado no DOU de 2.5.2012**

## ANEXO C

### **RESOLUÇÃO DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN Nº 405 DE 12.06.2012**

D.O.U: 14.06.2012

Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata o artigo 67-A, incluído no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, pela [Lei nº 12.619](#), de 30 de abril de 2012, e dá outras providências.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I do artigo 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, e

Considerando a publicação da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista profissional; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências;

Considerando o disposto na Lei 10.350, de 21 de dezembro de 2001, que definiu motorista profissional como o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo;

Considerando o disposto na Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984, que define a atividade do Transportador Rodoviário Autônomo de Bens e dá outras providências;

Considerando o disposto na Lei 11.442, de 05 de janeiro de 2007, que define o Transportador Autônomo de Cargas - TAC como a pessoa física que exerce sua atividade profissional mediante remuneração;

Considerando que o registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo é obrigatório em todos os veículos mencionados no inciso II do artigo 105, do CTB;

Considerando a necessidade de redução da ocorrência de acidentes de trânsito e de vítimas fatais nas vias públicas envolvendo veículos de transporte de escolares, de passageiros e de cargas;

Considerando a necessidade de regulamentação dos meios a serem utilizados para a comprovação do tempo de direção e repouso nos termos da Lei 12.619/12;

Considerando o disposto no artigo 8º da Lei Complementar nº 121, de 9 de fevereiro de 2006, que cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e dá outras providências;

Resolve:

Art. 1º. Estabelecer os procedimentos para fiscalização do tempo de direção e descanso do motorista profissional na condução dos veículos de transporte e de condução de escolares, de transporte de passageiros com mais de 10 (dez lugares) e de carga com peso bruto total superior a 4.536 (quatro mil e quinhentos e trinta e seis)

quilogramas, para cumprimento do disposto no art. 67-A, incluído no Código de Transito Brasileiro - CTB, pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.

Parágrafo único. Para efeito desta resolução, serão adotadas as seguintes definições:

I - motorista profissional: condutor que exerce atividade remunerada ao veículo.

II - tempo de direção: período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em movimento.

III - intervalo de descanso: período de tempo em que o condutor estiver efetivamente cumprindo o descanso estabelecido nesta Resolução, comprovado por meio dos documentos previstos no art. 2º, não computadas as interrupções involuntárias, tais como as decorrentes de engarrafamentos, semáforo e sinalização de trânsito.

IV - ficha de trabalho do autônomo: ficha de controle do tempo de direção e do intervalo de descanso do motorista profissional autônomo, que deverá sempre acompanhá-lo no exercício de sua profissão.

Art. 2º. A fiscalização do tempo de direção e do intervalo de descanso do motorista profissional dar-se-á por meio de:

I - Análise do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo ou de outros meios eletrônicos idôneos instalados no veículo, na forma regulamentada pelo CONTRAN; ou

II - Verificação do diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, fornecida pelo empregador; ou

III - Verificação da ficha de trabalho do autônomo, conforme Anexo desta Resolução.

§ 1º A fiscalização por meio dos documentos previstos nos incisos II e III somente será feita quando da impossibilidade da comprovação por meio do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo do próprio veículo fiscalizado.

§ 2º O motorista profissional autônomo deverá portar a ficha de trabalho das últimas 24 (vinte quatro) horas.

§ 3º Os documentos previstos nos incisos II e III deverão possuir espaço, no verso ou anverso, para que o agente de trânsito possa registrar, no ato da fiscalização, seu nome e matrícula, data, hora e local da fiscalização, e, quando for o caso, o número do auto de infração.

§ 4º Para controle do tempo de direção e do intervalo de descanso, quando a fiscalização for efetuada de acordo com o inciso I, deverá ser descontado da medição realizada o erro máximo admitido de 2 (dois) minutos a cada 24 (vinte e quatro) horas e 10 (dez) minutos a cada 7 (sete) dias.

§ 5º *Os documentos previstos nos incisos II e III servirão como autorização de transporte prevista no artigo 8º da Lei Complementar nº 121, de 9 de fevereiro de 2006, desde que contenham o carimbo e assinatura do representante legal da empresa. (Revogado pela [Resolução CONTRAN 417/2012](#)).*

Art. 3º. O motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículos mencionados no caput do art. 1º, fica submetido às seguintes condições, conforme determinação da Lei 12.619, de 2012.

I - Observar intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo;

II - Observar, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia;

III - Somente iniciar viagem com duração maior que 24 (vinte e quatro) horas, após o cumprimento integral do intervalo de descanso regulamentar previsto no inciso II;

IV - Comprovar, mediante os meios previstos no artigo 2º, o tempo de descanso regulamentar.

§ 1º O tempo de direção e o intervalo de descanso referidos no inciso I, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução, poderão ser fracionados, restringindo-se o fracionamento do intervalo de descanso a, no máximo, três períodos de 10 (dez) minutos.

§ 2º Em relação ao transporte de passageiro de característica urbana, o fracionamento do intervalo de descanso poderá ser superior a três períodos, devendo ser observado o período mínimo de cinco minutos para cada intervalo.

§ 3º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção referido no inciso I, desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados;

§ 4º Entende-se como início da viagem, para fins de disposto no inciso III, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 5º O descanso de que tratam os incisos I e II deste artigo poderá ocorrer em cabine leito do veículo ou em poltrona correspondente ao serviço de leito, no caso de transporte de passageiros, devendo o descanso do inciso II ser realizado com o veículo estacionado, ressalvado o disposto no § 6º.

§ 6º Para cumprimento do disposto no § 5º, nos casos em que os motoristas trabalhem em regime de revezamento, exige-se que, pelo menos 6 (horas) do período de descanso previsto no inciso II, o veículo esteja estacionado, nos termos dos §§ 6º e 7º art. 235-E da Consolidação das Leis Trabalhistas - CLT.

§ 7º É responsabilidade do motorista profissional o controle do tempo de direção estipulado neste artigo.

Art. 4º. Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo sem observar as regras de tempo de direção e descanso contidos nesta resolução.

Art. 5º. Compete ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via em que ocorrer a abordagem do veículo a fiscalização das condutas previstas nesta Resolução.

Art. 6º. O descumprimento dos tempos de direção e descanso previstos nesta resolução sujeitará o infrator à aplicação das penalidades e medidas administrativas previstas no inciso XXIII art. 230 do CTB.

§ 1º A medida administrativa de retenção do veículo será aplicada:

I - por desrespeito ao inciso I do art. 3º, pelo período de 30 minutos;

II - por desrespeito aos incisos II e III do art. 3º, pelo período de 11 horas.

§ 2º No caso do inciso II, a retenção poderá ser realizada em depósito do órgão ou entidade de trânsito responsável pela fiscalização, com fundamento no § 4 do art. 270 do CTB.

§ 3º Não se aplicarão os procedimentos previstos nos §§ 1º e 2º, caso se apresente outro condutor habilitado que tenha observado o tempo de direção e descanso para dar continuidade à viagem.

§ 4º Caso haja local apropriado para descanso nas proximidades o agente de trânsito poderá liberar o veículo para cumprimento do intervalo de descanso nesse local, mediante recolhimento do CRLV (CLA), o qual será devolvido somente depois de decorrido o respectivo período de descanso.

§ 5º Incide nas mesmas penas previstas neste artigo o condutor que deixar de apresentar ao agente de trânsito qualquer um dos meios de fiscalização previstos no art. 2º.

§ 6º A critério do agente no caso do inciso I § 1º, não se dará a retenção imediata de veículos de transporte coletivo de passageiros, carga perecível e produtos perigosos, nos termos do § 4º do art. 270 do CTB.

§7º Recomenda-se que a fiscalização punitiva se dê nas vias que tenham possibilidade do cumprimento do tempo de direção e descanso, no que se refere à existência de pontos de parada que preencham os requisitos definidos no art. 9º da lei 12.619, de 30 de abril de 2012. (Parágrafo acrescentado pela [Resolução CONTRAN 417/2012](#)).

§ 8º O Ministério dos Transportes e o Ministério do Trabalho e Emprego publicarão no Diário oficial da União Portaria Interministerial, no prazo de até 180 dias, com as listas de rodovias federais abrangidas pelo § 7. (Parágrafo acrescentado pela [Resolução CONTRAN 417/2012](#)).

Art. 7º. As exigências estabelecidas nesta Resolução, referentes ao transporte coletivo de passageiros não exclui outras definidas pelo poder concedente.

Art. 8º. Até a entrada em vigor desta Resolução, os órgãos de trânsito com circunscrição sobre a via deverão orientar os condutores quanto aos requisitos nela contidos e implementar campanhas educativas regulares quanto ao tempo de direção e descanso

Art. 9º. Esta Resolução entrará em vigor depois de decorridos 45 (quarenta e cinco) dias da data de sua publicação.

JULIO FERRAZ ARCOVERDE

Presidente

JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES

Ministério da Justiça

RUI CESAR DA SILVEIRA BARBOSA

Ministério da Defesa

GUIOVALDO NUNES LAPORT FILHO

Ministério da Defesa

RONE EVALDO BARBOSA

Ministério dos Transportes

LUIZ OTÁVIO MACIEL MIRANDA

Ministério da Saúde

JOSÉ ANTÔNIO SILVÉRIO

Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

PAULO CESAR DE MACEDO

Ministério do Meio Ambiente

LUIZA GOMIDE DE FARIA VIANNA

Ministério das Cidades