

# DIREITO FUNDAMENTAL A SAÚDE E SEGURANÇA DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIO E DA SOCIEDADE

## *FUNDAMENTAL RIGHT TO HEALTH AND SAFETY OF WORKERS IN ROAD TRANSPORT AND SOCIETY*

Mirta Gladys Lerena Manzo de Misailidis<sup>1</sup>  
Laira Beatriz Boaretto<sup>1</sup>

Recebido em: 17/08/2016  
Aceito em: 22/09/2016

[lerena@uol.com.br](mailto:lerena@uol.com.br)  
[laira@arboaretto.av.br](mailto:laira@arboaretto.av.br)

**Resumo:** As mortes e acidentes de trânsito no Brasil estão demandando ações legislativas no sentido de garantir a segurança de quem transita nas ruas e estradas brasileiras, haja vista a edição da Lei Seca, de número 11.705, promulgada em junho de 2008 com objetivo de reduzir os acidentes provocados por motoristas embriagados no Brasil, endurecendo as punições contra quem bebe antes de pegar o volante. Por derradeiro, não de menos importância destacar a solidez da legislação no que tange a proteção da saúde e segurança laboral do motorista profissional e de que a Lei 12.619/2012 veio conferir outro balizamento para a proteção desse trabalhador, assumindo uma nova face do direito trabalhista brasileiro, vez que o meio ambiente desses trabalhadores é público, transitado por todos nós. A Lei no. 12.619/2012, que, finalmente veio regular a complexa e multifacetada profissão do motorista rodoviário transportador de cargas e passageiros e, como era de se esperar, seu conteúdo e alcance já inspira acalorados debates, vez que a par de trazer inestimável contribuição para milhões de motoristas profissionais, especialmente quanto ao controle da jornada de trabalho e do tempo de direção, também resguarda o direito fundamental a vida de todos os que transitam nas ruas, estradas e avenidas do país. Por derradeiro, 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.

**Palavras-chave:** Direito Fundamental à Vida. Meio Ambiente do Trabalho. Motorista Profissional. Segurança nas Estradas.

**Abstract:** The deaths and traffic accidents in Brazil are demanding legislative action to ensure the safety of those moves on the streets and Brazilian roads, considering the enactment of Prohibition, number 11.705, enacted in June 2008 in order to reduce accidents caused by drunk drivers in Brazil, toughening punishment against those who drink before taking the wheel. By last, not less important to emphasize the strength of the law regarding the protection of occupational health and safety professional driver and that Law 12,619 / 2012 which has brought another beacon for the protection of that worker, assuming a new face of labor law Brazil, as the environment of these workers is public, carried by all of us. The Law. 12,619 / 2012, which finally came to regulate the complex and multifaceted profession of road driver carrier of cargo and passengers, and as might be expected, its content and scope have inspired heated debates, since the pair bring invaluable contribution to million professional drivers, especially regarding the control of working hours and the driving time also protects the fundamental right to life of all who move on the streets, roads and avenues of the country. By last, labor relations in the cargo transport sector, subordinated or not, involve much more than the middle treasury environment, biological and chemically balanced, but they understand the interactions between individuals and their expectations in the social environment and the security of the whole society in touch with that individual, which is why the state must act in true partnership and cooperation with the law to ensure safety on the roads.

**Keywords:** Fundamental Right to Life. Environment Labour. Professional Driver. Road Safety.

<sup>1</sup> Universidade Metodista de Piracicaba – Unimep – Piracicaba – São Paulo – Brasil.

## 1. INTRODUÇÃO

Após a Revolução Industrial e a edição de um modelo capitalista calcado no liberalismo, iniciam-se as primeiras concepções pregando uma intervenção do Estado nas relações de trabalho em nome do interesse coletivo. O movimento dos trabalhadores propõe a institucionalização de novos direitos, de forma a conter o que se traduziu em um Direito liberal individualista.

As primeiras leis que então surgem expressam uma série de conquistas da classe trabalhadora que, não se conformando mais com condições indignas de trabalho, passam a reivindicar jornadas reduzidas de trabalho, ambientes de trabalho menos agressivos à saúde e proteção do trabalhador na velhice, na doença e na invalidez.

Observa-se que a preocupação com o meio ambiente laboral sempre foi uma crescente e agora transcende a seara do direito do trabalho, mormente quando o ambiente de trabalho é público ou eventual acidente de trabalho possa transcender o limite territorial da empresa.

Ainda, 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 aterrisar 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. Daí 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 e real controle de tempo despendido ao trabalho.

O presente artigo tem por finalidade analisar a influência dessa legislação sobre toda a sociedade e não somente sobre a categoria que ela regulamenta, demandando esforços de todos.

## 2. IMPACTO HISTÓRICO NA SAÚDE DO TRABALHADOR

O professor Maurício Godinho Delgado, observando os acontecimentos históricos que emergiram o nascimento da seara laboral, 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. (DELGADO, 2012)

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.

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. (ROCHA, 2013)

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. (NOSELLA, 1989)

No entanto, foi só com Bernardino Ramazzini que a Medicina do Trabalho foi reconhecida como ramo científico. Mestre inigualável, consagrou-se com a famosa frase – “me digas do que te ocupas e eu direi do que adoecerás”. (MOTA, 2011)

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.

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 (DEJOURS, 1998, GOMES E OU, 1997, MENDES, 1991).

Surge, no cenário internacional, a emergência de novos valores oriundos dos movimentos sociais organizados e preocupados com a questão da saúde no trabalho. A avaliação de saúde do trabalho vem sendo incorporada às práticas de saúde pública, incluindo setores sindicais e acadêmicos (MENDES, 1991).

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 (Teixeira, 2005):

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. Os cidadãos do século identificaram no emprego formal sua condição de inserção na sociedade. 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 (TEIXEIRA, 2005).

Compreender a expressão Saúde do Trabalhador implica, segundo Teixeira (TEIXEIRA, 2005) 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. (TEIXEIRA, 2005)

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 em 1776, mesmo ano da independência dos Estados Unidos da América. Tal fato é corroborado com as seguintes afirmações de J. Kenneth Galbraith (GALBRAITH, 1986):

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 (GALBRAITH, 1986).

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” (LACORDAIRE, 1981).

Nessa senda, conforme já visto, leis foram produzidas para tentar diminuir a barbárie mencionada.

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.

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 (SEIDLER E TODESCHINI, 2013).

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 seus familiares.

### 3. A SAÚDE E A SEGURANÇA DO MOTORISTA PROFISSIONAL NO CONTEXTO ATUAL

Conforme explica o Procurador do Trabalho, Paulo Douglas Almeida de Moraes:

(...): 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 (MORAES, 2013).

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 pago 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 (CNT, 2011).

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 extenuantes 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.

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 (TAVARES, 2010).

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 (NERI, 2002).

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 (CAMARA, BALASSIAN, BRAGA, 1996) 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. (CAMARA, BALASSIAN, BRAGA, 1996)

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, 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 á saúde como, por exemplo, o estresse. Estudos associam os congestionamentos do tráfego com a incidência de taquicardia, hipertensão arterial, epigastria e problemas cardíacos, provenientes de descargas adrenérgicas. (NERI, SOARES, SOARES, 1996)

Assim, a saúde física e mental dos motoristas é sem dúvida reflexo das condições de trabalho e de vida dessas pessoas. Essas condições geram conseqüências 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 contribuísem para a mudança desse quadro. (SANTOS, 2013)

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. (SOARES, 2005)

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.

Assim, este artigo aponta a importância sobre o controle e regulamentação sobre o tempo de trabalho do motorista profissional, no que diz respeito a sua limitação e sua relação direta com a proteção à saúde dos trabalhadores.

A justificativa principal dos debates acirrados sobre a imposição de um controle civilizatório é o alardeado índice de acidentes de trânsito e as exorbitantes cargas horárias dos motoristas, que lhes proporcionam um elevado desgaste físico e mental.

A Lei n. 12.619 tem como objetivo central regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, de modo que estes são os dois aspectos principais da lei: 1º) a jornada de trabalho, com a preocupação de definir o tempo de trabalho efetivo, limitado pelos tempos de descanso, para os motoristas empregados; e 2º) o tempo de direção, estabelecendo-se um limite geral, tanto para os empregados quanto para os motoristas autônomos, porquanto previsto para integrar o CTB – Código de Trânsito Brasileiro –, não a CLT.

Enfim, a lei prevê, em seu art. 2º, um rol de direitos dos motoristas profissionais. Além dos direitos sociais e de seguridade social, previstos nos arts. 6º a 11 – especialmente no art. 7º – e 194 a 204 da Constituição da República, um elenco de direitos específicos, destacando-se, o direito ao controle fidedigna da jornada de trabalho e do tempo de direção. Daí porque o controle do tempo de trabalho do motorista passa de direito – e obrigação – do empregador a direito fundamental do motorista profissional empregado. E não é qualquer controle, mas um que seja fidedigno, digno de fé, fiel, exato.

Não se deve olvidar que todo acidente de trânsito envolvendo veículos no transporte rodoviário de passageiros ou de cargas – em regra, ônibus e caminhões –, normalmente, caracteriza-se também como um acidente do trabalho, pois envolve o motorista profissional que está a conduzir o veículo.

Em verdade, temos uma chaga social a ser estancada (ou fechada) quando o assunto é acidente de trânsito e do trabalho. Basta recordar que em 2008 houve no Brasil 428.970 acidentes de trânsito, com 38.273 mortes. (PRATA, 2012)

Ademais, considerando-se o NTEP – Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário –, houve no Brasil, em 2008, 755.980 acidentes do trabalho (como gênero), dos quais apenas 551.023 com CAT emitida. Destes, 27.456 aconteceram apenas no transporte coletivo de passageiros e no transporte de cargas. (MTE, MPS, 2008)

Como se não bastasse, numa investigação levada a efeito pelo magistrado José Antônio de Oliveira Silva ocasião de minha tese de doutorado, pude verificar, no confronto dos dados estatísticos do NTEP com os de jornada de trabalho, que a taxa de adoecimentos ocupacionais no setor de transportes é a mais alta de todos os setores da economia brasileira.

É impressionante a quantidade de doenças não declaradas nos transportes, pois foram 4.408 casos no transporte rodoviário coletivo de passageiros municipal e em região metropolitana, 1.036 neste mesmo transporte, porém intermunicipal, interestadual e internacional, e assustadores 4.430 casos no transporte rodoviário de cargas. A soma destas três atividades registra um total de 9.874 casos, equivalente a 95,6% do total do setor de transporte terrestre, que inclui o metroferroviário e o dutoviário, entre outros. Daí que a taxa de doenças não notificadas para cada 100.000 trabalhadores nos transportes foi de 754,11, sem dúvida alguma a mais alta de todos os setores das atividades econômicas, conforme pesquisa já mencionada, ainda inédita no Brasil.

As extenuantes jornadas de trabalho neste setor são apontadas como a grande causadora dos acidentes de trabalho no trânsito brasileiro, pois todas as estatísticas revelam que o setor dos transportes é aonde se tem as maiores jornadas de trabalho no Brasil. Assim que, em 2007, a jornada semanal média neste setor foi de 46,2 horas, não se olvidando que no grande setor dos serviços pelo menos 29,7%, em média, trabalham mais de 44 horas por semana. Não obstante, as jornadas no setor dos serviços é muito variável, com jornadas inclusive legais muito inferiores a 44 horas semanais. Por isso se pode presumir que, nos transportes, há muito mais que 30% dos trabalhadores se ativando em mais de 48 horas semanais. Há um estudo no qual se demonstra que a jornada média dos trabalhadores do setor de transportes era, em 2003, de 47,1 horas por semana no Brasil. Ademais, que a jornada média dos motoristas de caminhão era de 52,6 horas semanais, naquele mesmo ano. (WEISHAUPT, 2006)

Evidente que isso pode contribuir para o surgimento de tantas e tantas doenças ocupacionais – como de fato tem ocorrido – neste setor.

Para encerrar esse quadro alarmante, de se enfatizar que o setor dos transportes apresenta a maior taxa de mortalidade derivada de acidentes do trabalho no Brasil. Com esse quadro, não há como negar que os motoristas têm mesmo um direito fundamental à limitação de seu tempo de trabalho, com meios de controle idôneos e tanto eles, como todos os cidadãos que transitam nas ruas, estradas e avenidas o direito a segurança e a preservação da vida no trânsito.

O art. 2º, inciso V, da lei 12.619/2012 disciplina que o empregador tem a obrigação legal de exercer tal controle, podendo valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da CLT, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, sepultando de vez a questão da ausência de controle sob a alcunha de motorista externo – artigo 62, I, da CLT.

Com efeito, os limites constitucionais de tempo de trabalho devem ser respeitados e controlados de sorte que, em regra, os motoristas não podem trabalhar mais de 8 horas diárias ou 44 horas semanais em turnos fixos, tampouco mais de 6 horas diárias quando do labor em regime de turnos interruptos de revezamento, nos moldes do art. 7º, incisos XIII e XIV, da CR/1988.

A exceção fica por conta de acordos e convenções coletivas de trabalho, como ressalvado nas próprias normas ora comentadas, as quais podem prever a compensação de horários ou até mesmo a redução dessas jornadas de trabalho.

Exatamente nesse ponto surge um ponto que segrega a norma por uma disposição inconstitucional da lei, pois a regra do § 1º do art. 235-C admite a prorrogação da jornada de trabalho em até 2 horas extraordinárias. É certo que o caput e o § 1º do art. 59 da CLT também disciplinam a contratação de até 2 horas suplementares, as quais devem ser pagas com, pelo menos, 50% a mais do que o valor da hora normal (art. 7º, inciso XVI, da CR). No entanto, essa regra não foi recepcionada pela Constituição da República, como adverte a boa doutrina. Não há espaço, assim, para a exigência de horas superiores ao mínimo legal dos trabalhadores brasileiros, urbanos ou rurais, de modo habitual, prática que implica em afronta manifesta à norma constitucional de limitação do tempo de trabalho. A única maneira de se prorrogar diariamente a jornada de trabalho, autorizada

pela própria Constituição, é a faculdade de compensação de horários, me diante acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Neste sentido, Márcio Túlio Viana em artigo doutrinário intitulado “Horas Extras Habituais – Nunca Mais”, para quem a Constituição de 1988 não permite a contratação de horas suplementares “habituais”, conforme previa o art. 59 da CLT. Assevera o autor que:

[...] quando o empregador celebra com o empregado um contrato para a realização de horas extras, permanentemente, a duração normal do trabalho já não é mais de oito horas. A jornada normal passa a ser de nove ou dez horas, conforme o número de horas extras pactuadas. (VIANA, 1997)

A respeito da contratação de até 2 horas suplementares diárias prevista no art. 59 da CLT, Godinho Delgado (DELGADO, 2012) explica que antes da Constituição de 1988 havia uma distinção doutrinária entre “jornada suplementar extraordinária” e “jornada meramente suplementar”.

A primeira equivaleria àquela prorrogação caracterizada como não ordinária, fora do comum, excepcional, anormal, que corresponderia àquelas prorrogações excepcionais aventadas pelo art. 61 da CLT. A jornada meramente suplementar equivaleria àquela prorrogação caracterizada como incremento regular, comum, rotineiro, normal, pactuado no com texto do contrato de trabalho, que corresponderia a duas modalidades de prorrogações: a “sobrejornada” por acordo bilateral escrito de prorrogação ou por instrumento coletivo (art. 59, caput, da CLT) e a “sobrejornada” por acordo de compensação (art. 59, § 2º, da CLT). Prossegue anotando que, não obstante, a Constituição de 1988, ao normatizar o tema, referiu-se apenas a dois tipos de “sobrejornada”: a suplementar por acordo de compensação (art. 7º, XIII) e a “sobrejornada” extraordinária (art. 7º, XVI). (DELGADO, 2012)

Não mencionou a Constituição a jornada meramente suplementar por acordo bilateral ou coletivo, sendo que esta omissão constitucional tem conduzido à ponderação de que a nova Carta Magna pretendeu restringir a situações estritamente excepcionais, no país, a prática lícita de prestação de efetivas horas extras. Assim, as horas suplementares “habituais” configurariam irregularidade laboral, à luz de tal leitura da Carta de 1988.

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 edição 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.

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). (NUNES, 2009)

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. ANTECEDENTES DA LEI 12.619/2012**

A Lei n. 12.619/2012, tem sua origem em muitas discussões e negociações entre patrões e empregados mediado pelo Ministério Público do Trabalho, bem como de questionamentos dos trabalhadores autônomos e do resultado dos alto índices de acidentes envolvendo motoristas de caminhão, os quais, observando a verdadeira condição desses trabalhadores, veio estabelecer regras que abarcam importantes aspectos da profissão dos motoristas transportadores de carga e pessoas, especialmente no que tange a limitação da jornada de trabalho e do tempo de direção, abrangendo motoristas empregados e autônomos.

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, que além de recente, tem abarcado calorosas discussões sobre sua efetividade e constitucionalidade de alguns de seus artigos. Enfim, está-se diante de uma realidade em

transformação, cuja consolidação positiva ou negativa dependerá, fundamentalmente, da postura dos atores envolvidos 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 encampam uma pesquisa, extraindo dados concretos do grave problema do setor, 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 ceifar a forma 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. (MPT, MTE, 2012)

Nessa pesquisa, quanto a jornada de trabalho, 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.” (MPT, MTE, 2012)

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, vez que eles permanecem mais tempo nas estradas em razão da jornada ainda mais ampla cumprida por esse grupo. (MPT, MTE, 2012)

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. (MPT, MTE, 2012)

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

Conforme destaca o ilustre Procurador Paulo Douglas de Moraes (MORAES, 2012):

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. (MORAES, 2012)

A referida Ação Civil Pública foi ajuizada com substratos concretos da realidade dessa categoria em nossas estradas e a riqueza dos fundamentos e da pesquisa supra referidas fez com que a dita 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.

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 ceifar 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.

O projeto de lei que resultou na norma em comento possuía quatro blocos normativos, um de normas trabalhistas, um de normas de trânsito, um de normas de infraestrutura e outro 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 o Procurador do Trabalho, Paulo Douglas de Moraes (MORAES, 2012):

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. (MORAES, 2012)

Importante ainda recordar que em 15 de dezembro de 2011, a Lei no 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.’ (BRASIL, 2011)

A referida introdução legislativa laboral foi resultado do desenvolvimento da tecnologia da informação, observada com intenso fervor no século XXI, a qual veio disponibilizar meios para supervisão e comando à distância, provocando alterações legais significativas ao destacar o conceito da personalidade 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 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.

A Lei 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 abordaremos a seguir.

## **5. DA SINERGIA DA LEGISLAÇÃO COM ASPECTOS ECONÔMICOS, POLÍTICOS E SOCIAIS**

A edição da 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 (PÉREZ, 1999), 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 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”. (NUNES, 2009)

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. (NUNES, 2009)

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 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. (NUNES, 2009)

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).

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 trabalho é inseparável do homem e confunde-se com sua própria personalidade em qualquer de suas manifestações. No entender de Battaglia (BATTAGLIA, 1998) “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. (BRASIL, 1988)

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 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. (FERREIRA, 2005)

Na verdade, o Estado contemporâneo nasce da 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. (FLORES, 2009)

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.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Não há dúvidas do avanço do legislador ao regulamentar a profissão de motorista, mas porque não se vê a efetividade da norma, mormente a fiscalização de seu cumprimento?

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.

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 exemplo 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;...”. (1988)

A qualidade de “fundamento” do Estado brasileiro somente pode, verdadeiramente, ser valorizada quando se busca o real significado do mencionado princípio constitucional o qual reconhece e protege a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho, evidenciando que tais fundamentos são valores que devem ser considerados na interpretação dos enunciados prescritivos vigentes no direito positivo brasileiro.

Assim, a lei da regulamentação do motorista prioriza a dignidade da pessoa humana, 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.

A tomada de consciência de classe pela massa popular e sua organização depende do amadurecimento que se adquire na experiência.

Assim, a consciência da classe trabalhadora no processo de amadurecimento comum é fundamental a qualquer efetiva emancipação 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.

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.

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

## REFERÊNCIAS

BATTAGLIA, Felice. **Filosofia do Trabalho**. Trad. Washington Vita e Antônio D’Elia. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 299-300.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil-1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. 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. Ministério do Trabalho e Emprego e do Ministério da Previdência Social. **ANUÁRIO Estatístico de Acidentes do Trabalho – AEAT 2008**. Disponível em:<[http://www.previdenciasocial.gov.br/arquivos/office/3\\_091125-174455-479.pdf](http://www.previdenciasocial.gov.br/arquivos/office/3_091125-174455-479.pdf)>. Acesso em: 14 jan. 2012.

BRASIL. Ministério Público do Trabalho, Ministério do Trabalho e Emprego. **RELATÓRIO DA AÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOBRE O SEGMENTO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS**. Disponível em: <[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.](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_CONCLUSIVO_DA_OPERACAO_NAS_RODOVIAS.doc&ei=UxRfUbKpBYmU0QGRw4DwDA&usg=AFQjCNFVToosx_yj_Q91ds-Mtuq-QZEZTw&bvm=bv.44770516,d.eWU.> Acesso em 20.10.2012.</p>
</div>
<div data-bbox=)

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES – CNT (2002). Pesquisa de Autônomos CNT - 2009, **Relatório Analítico, Confederação Nacional do Transporte**. Brasília-DF. 2009. Relatório Técnico. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES – CNT (2011). **Informações: Boletins**. Disponível em: <http://www.cnt.org.br>. Acesso em: 07 ago. 2012.

DEJOURS C. **A Loucura do Trabalho**: estudo de psicopatologia do trabalho. 3. ed. São Paulo: Cortes Editora/Oboré, 1998, p. 34.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2012, p. 87 e 890-891.

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

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

GALBRAITH, John Kenneth. **Anatomia do poder**. 2. ed. Trad. Hilário Torloni, São Paulo: Pioneira, 1986, p. 43.

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.

MELLO, Marcos Bernardes de. **Teoria do fato jurídico**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 1994

MENDES, R. Dias EC. **Da medicina do trabalho à saúde do trabalhador**. Revista de Saúde Pública, 1991, p. 3-11 e 341-349.

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. 3331, 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, p. 561-562.

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.

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: 25.07.2013.

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.

NUNES, Cláudio Pedrosa. **Modificações do contrato de trabalho e sua reestruturação dogmática**. Curitiba: Juruá, 2009, p. 61 e 332.

PÉREZ, José Luis Monereo. **Concertación y Dialogo Social**. Valladolid: Lex Nova, 1999, p. 17.

PRATA, Marcelo Rodrigues. **Teste e programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica para os motoristas profissionais: constitucionalidade da Lei nº 12.619/2012**. Disponível em:<<http://jus.com.br/revista/texto/21924/teste-e-programa-de-controle-de-uso-de-droga-e-de-bebida-alcoolica-para-os-motoristas-profissionais-constitucionalidade-da-lei-no-12-619-2012/print>>. Acesso em: 14 jun. 2013.

ROCHA, Elaine. **Saúde Ocupacional: Doenças Profissionais**. Disponível em: <<http://www.slideshare.net/helenairocha/>>. Acesso em: 12 ago. 2013

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

SEIDLER, Jeferson e TODESCHINI, Remígio.. OUIVORIA 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.

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.

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, 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.

VIANA, Márcio Túlio. **Adicional de horas extras**. In:BARROS, Alice Monteiro de. (Coord.) **Curso de direito do trabalho: estudos em memória de Célio Goyatá**. 3. ed. São Paulo: LTr, 1997, P. 110.

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

WEISHAUPT PRONI, M. **Diferenciais da jornada de trabalho no Brasil**.In: DARI KREIN, J. et. al. (Org.). **As transformações no mundo do trabalho e os direitos dos trabalhadores**. São Paulo: LTr, 2006, p. 131-133.

**COMO CITAR ESSE DOCUMENTO**

MISAILIDIS, Mirta Gladys Lerena Manzo de; BOARETTO, Laíra Beatriz. Direito fundamental a saúde e segurança dos trabalhadores em transporte rodoviário e da sociedade. **Revista do Direito**, Santa Cruz do Sul, v. 2, n. 49, maio 2016. ISSN 1982-9957. Disponível em: <<https://online.unisc.br/seer/index.php/direito/article/view/6594>>. Acesso em: 27 set. 2016. doi:<http://dx.doi.org/10.17058/rdunisc.v2i49.6594>.