



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE DIREITO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO

ANA LUÍSA GONÇALVES ROCHA

**A INSEPARABILIDADE DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS À SAÚDE E À
LIMITAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO: uma análise a partir do trabalho dos
motoristas profissionais de transporte de cargas**

Brasília
2022

ANA LUÍSA GONÇALVES ROCHA

A INSEPARABILIDADE DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS À SAÚDE E À
LIMITAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO: uma análise a partir do trabalho dos
motoristas profissionais de transporte de cargas

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Faculdade de Direito da Universidade de Brasília, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestra.

Área de concentração: Direito, Estado e Constituição.

Linha de pesquisa: Internacionalização, Trabalho e Sustentabilidade.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Gabriela Neves Delgado

Brasília
2022

FOLHA DE AVALIAÇÃO

ANA LUÍSA GONÇALVES ROCHA

A INSEPARABILIDADE DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS À SAÚDE E À
LIMITAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO: uma análise a partir do trabalho dos
motoristas profissionais de transporte de cargas

Após sessão pública de defesa desta dissertação de mestrado, a candidata foi considerada aprovada pela banca examinadora.

Prof.^a Dr.^a Gabriela Neves Delgado
(Orientadora – Faculdade de Direito – UnB)

Prof. Dr. Augusto César Leite de Carvalho
(Membro externo – Faculdade de Direito – IESB)

Prof.^a Dr.^a Maria Cecília de Almeida Monteiro Lemos
(Membro externo – Faculdade de Direito – UDF)

Prof. Dr. Antonio Sergio Escrivão Filho
(Membro interno – Faculdade de Direito – UnB)

Brasília, 9 de dezembro de 2022.

AGRADECIMENTOS

À Professora Gabriela Neves Delgado, por acompanhar e incentivar, desde o início, o meu caminho como pesquisadora; por esses quatro anos de parceria, em que se tornou uma amiga e mentora, além de um modelo pessoal para mim; pela compreensão e pela orientação firme e cuidadosa; por me mostrar a força do ensino pautado pelo afeto.

Aos Professores Augusto César Leite de Carvalho, Maria Cecília de Almeida Monteiro Lemos e Antonio Sergio Escrivão Filho, pela gentileza e disposição em avaliar esta pesquisa, para a qual foram grandes referências.

Às Professoras Ana Cristina Murta Collares, Simone Rodrigues Pinto e Renata Queiroz Dutra, que, por meio de suas disciplinas, muito contribuíram para a minha formação na pós-graduação.

Aos funcionários da Faculdade de Direito da UnB, especialmente à Euzilene Morais, pela prestatividade e solicitude no atendimento em meio às dificuldades administrativas impostas pelo período de pandemia.

Aos amigos e colegas do Grupo de Pesquisa Trabalho Constituição e Cidadania (UnB-CNPq), por comporem um coletivo acolhedor e engajado na Faculdade de Direito da UnB. Especialmente à Luísa Anabuki, minha companheira de ingresso no Programa, pelas dores e alegrias compartilhadas. A Carolina Di Assis, Raianne Coutinho e Caio Borges, pelos momentos e trocas dentro e fora da sala de aula. A Milena Pinheiro e Valéria de Oliveira Dias, pelo apoio e auxílio durante o processo de seleção do mestrado; à Vanessa Pessanha e Livia Miraglia, por iluminarem as nossas discussões durante os seus respectivos estágios de pós-doutorado.

A Sophia Guimarães, Fabhia Reis, Camila Fernandes, Anna Fenoll, Renato Salles, Júlia Machado, Daniella Alkmim, Leonardo Santos, Gabriella Souza e Gabriel Barros pela amizade e pelo encorajamento. A Pedro Porto, pelo companheirismo nessa que foi uma das fases mais difíceis das nossas vidas.

À minha família, por tudo. Aos meus pais, Denise e Fábio, e à minha irmã, Maria Clara, por serem fonte inesgotável de amor, conforto e suporte e por nunca medirem esforços para me ajudar a perseguir meus objetivos. À minha madrinha, Débora, por sempre se fazer presente e por me apoiar das mais diversas maneiras. Aos meus avós, Petrolina, Lázaro, Ida e Themístocles, por todo o carinho e torcida. Enfim, ao André, por me mostrar todos os dias que a vida, apesar de todas as suas dificuldades, vale a pena se for compartilhada com quem se ama.

RESUMO

Tendo em vista os movimentos jurídico-legislativos, aqui representados pelas Leis n. 13.103/2015 e 13.467/2017, que, na contramão da realidade concreta, concebem a saúde e a jornada de trabalho como categorias apartadas, a pesquisa propõe-se a analisar a relação entre os direitos fundamentais à saúde e à limitação da jornada de trabalho, primeiro a nível abstrato e, depois, sob o recorte das relações de trabalho dos motoristas profissionais de transporte de cargas. Empregam-se abordagem dedutiva e técnicas de pesquisa bibliográfica e documental, por meio de revisão de literatura, análise da legislação e análise jurisprudencial de acórdãos do TST. Toma-se por referencial teórico o direito fundamental ao trabalho digno, categoria que, a partir da interdependência material e normativa entre a dignidade da pessoa humana e o valor social do trabalho, aponta que o valor a ser tutelado e promovido pela ordem constitucional é o trabalho realizado em condições de dignidade, por meio do exercício dos direitos fundamentais. Verifica-se que o conteúdo essencial do direito fundamental à saúde do trabalhador compreende o dever do empregador de atender às normas de limitação da duração do trabalho e ao direito fundamental à limitação da jornada de trabalho, cuja lógica tem sido desrespeitada pelas estratégias de prolongamento, intensificação e flexibilização do tempo de trabalho. No caso dos motoristas profissionais de transportes de cargas, visualiza-se que a atual regulamentação da jornada de trabalho da categoria é incompatível com a preservação da saúde do trabalhador, na medida em que o excesso de jornada, consolidado como elemento da organização do trabalho nesse setor econômico, associa-se ao envolvimento dos trabalhadores em acidentes de trânsito, ao uso de anfetaminas e ao desenvolvimento de transtornos psíquicos e de disfunções muscoesqueléticas e auditivas. Constatada a insuficiência da remuneração de horas extraordinárias como política jurisdicional regulatória para conter a sistemática violação do direito fundamental à limitação da jornada de trabalho do motorista, defende-se o reforço argumentativo da inseparabilidade e da indissociabilidade da proteção aos direitos fundamentais à saúde e à limitação da jornada de trabalho.

Palavras-chave: Direito do Trabalho. Direitos fundamentais. Trabalho digno. Saúde. Jornada de trabalho. Motoristas profissionais.

ABSTRACT

In view of the legal and legislative movements represented by Laws n. 13.103/2015 and 13.467/2017, which, contrary to the concrete reality, conceive health and working hours as separate categories, the research proposes to analyze the relationship between the fundamental rights to health and limitation of working hours, first at an abstract level and, later, in terms of the work relationships of professional drivers in cargo transport. The deductive approach and techniques of bibliographical and documentary research are employed, based on literature review and analysis of legislation and jurisprudence. The fundamental right to decent work is taken as a theoretical reference. This category, based on the material and normative interdependence between the dignity of the human person and the social value of work, points out that the value to be protected and promoted by the constitutional order is the work carried out in conditions of dignity, through the exercise of fundamental rights. The research shows that the essential content of the workers' fundamental right to health comprises the employer's duty to comply with the norms that limit working hours and the fundamental right to limitation of working hours, whose logic has been disrespected by strategies of extension, intensification and flexibility of working time. In the case of professional drivers in cargo transport, it can be seen that the current normative regulation of working hours is incompatible with preserving the worker's health, insofar as the excessive working hours, consolidated as an element of the organization of the work in this economic sector, is associated with the involvement of workers in traffic accidents, the use of amphetamines and the development of psychic disorders and musculoskeletal and auditory dysfunctions. Having verified the insufficient payment of overtime as a regulatory jurisdictional policy to contain the systematic violation of the driver's fundamental right to limitation of working hours, the research defends the argumentative reinforcement of the inseparability and indissociability of the protection of fundamental rights to health and limitation of the working hours.

Keywords: Labor Law. Fundamental rights. Decent work. Health. Working hours. Professional drivers.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Temas em saúde.....	143
Gráfico 2 - Autoria (responsabilidade civil por acidente de trabalho)	144
Gráfico 3 - Reconhecimento da responsabilidade civil do empregador	145
Gráfico 4 - Acidente de trabalho alegado.....	146
Gráfico 5 - Decisão do TRT mantida ou reformada (responsabilidade civil por acidente de trabalho)	146
Gráfico 6 - Fundamento central do acórdão do TST (responsabilidade civil por acidente de trabalho)	147
Gráfico 7 - Utilização de parâmetros constitucionais (grupo 1).....	148
Gráfico 8 - Dispositivos constitucionais elencados (grupo 1).....	148
Gráfico 9 - Articulação entre saúde e duração do trabalho (grupo 1)	150
Gráfico 10 - Temas em duração do trabalho	155
Gráfico 11- Autoria (tempo de espera).....	156
Gráfico 12 - Decisão do TST (tempo de espera).....	156
Gráfico 13 - Decisão do TRT mantida ou reformada (tempo de espera)	157
Gráfico 14 - Fundamento do acórdão do TST (tempo de espera)	158
Gráfico 15 - Autoria (horas extras)	159
Gráfico 16 - Condenação da reclamada em horas extras	159
Gráfico 17 - Decisão do TRT mantida ou reformada (horas extras).....	161
Gráfico 18 - Fundamento do acórdão do TST (horas extras).....	162
Gráfico 19 - Autoria (dano extrapatrimonial)	163
Gráfico 20 - Reconhecimento de dano extrapatrimonial.....	163
Gráfico 21 - Decisão e fundamento do TST (dano extrapatrimonial).....	164
Gráfico 22 - Articulação de parâmetros constitucionais (grupo 2)	168
Gráfico 23 - Dispositivos constitucionais elencados (grupo 2).....	168
Gráfico 24 - Articulação entre duração do trabalho e saúde (grupo 2)	171

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADI – Ação Direta de Inconstitucionalidade
ADPF – Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental
Art. – Artigo
CBO – Classificação Brasileira de Ocupações
CC – Código Civil
CF – Constituição Federal
CLT – Consolidação das Leis do Trabalho
CNAE – Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CNT – Confederação Nacional do Transporte
CNTT – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres
CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito
CPC – Código de Processo Civil
CTC – Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas
ETC – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas
MP – Medida Provisória
MPT – Ministério Público do Trabalho
MTb – Ministério do Trabalho
MTP – Ministério do Trabalho e Previdência
MTPS – Ministério do Trabalho e Previdência Social
NR – Norma Regulamentadora
OIT – Organização Internacional do Trabalho
OMS – Organização Mundial da Saúde
OPAS – Organização Pan-Americana da Saúde
PGR – Procuradoria-Geral da República
PL – Projeto de Lei
RR – Recurso de Revista
SBDI-1 – Subseção I Especializada em Dissídios Individuais
SESMT – Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho
STF – Supremo Tribunal Federal
SUS – Sistema Único de Saúde
TAC – Transportador Autônomo de Cargas
TST – Tribunal Superior do Trabalho

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	1
CAPÍTULO I – O DIREITO FUNDAMENTAL À SAÚDE DO TRABALHADOR COMO DIMENSÃO DO DIREITO FUNDAMENTAL AO TRABALHO DIGNO.	5
1.1. Direitos fundamentais e Estado Democrático de Direito.....	5
1.2. Direitos fundamentais e dignidade da pessoa humana.	15
1.3. A Constituição Federal de 1988 e o direito fundamental ao trabalho digno.	17
1.4. A Constituição Federal de 1988 e o direito fundamental à saúde.....	23
1.5. O direito fundamental à saúde do trabalhador.	26
1.5.1. A evolução da proteção jurídica à saúde do trabalhador.....	26
1.5.2. Aproximações entre o Direito do Trabalho e o Direito Ambiental.....	31
1.5.3. O conteúdo essencial do direito fundamental à saúde do trabalhador.	35
CAPÍTULO II – O DIREITO FUNDAMENTAL À LIMITAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO E SUA CENTRALIDADE PARA A PRESERVAÇÃO DO DIREITO FUNDAMENTAL À SAÚDE.....	41
2.1. A jornada como categoria-chave para o Direito do Trabalho.....	41
2.2. A limitação da jornada de trabalho no ordenamento jurídico brasileiro.....	48
2.2.1. A constitucionalização do direito à limitação da jornada de trabalho.....	48
2.2.2. Critérios básicos e especiais de fixação da jornada de trabalho no ordenamento jurídico brasileiro.	52
2.2.3. Jornada de trabalho extraordinária.	56
2.2.4. Exceções ao regime de duração do trabalho.	58
2.2.5. Compensação de jornada e banco de horas.....	60
2.2.6. Tempos de não trabalho e períodos de descanso. Intervalos intrajornada, intervalos interjornada, repouso semanal e férias.	62
2.3. A jornada de trabalho no século XXI: prolongamento, intensificação e flexibilização do tempo de trabalho.....	67
2.3.1. A subjetivação neoliberal e o tempo de trabalho.	72
2.4. O esvaziamento e a desconstrução da lógica de limitação à jornada de trabalho pela Lei n. 13.467/2017.	75
2.5. A centralidade da limitação da jornada de trabalho para a preservação do direito fundamental à saúde do trabalhador.	79
CAPÍTULO III – O TRABALHO DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS DE TRANSPORTE DE CARGAS: INSEPARABILIDADE DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS À SAÚDE E À LIMITAÇÃO DA JORNADA.	86

3.1. Dependência brasileira em relação ao modal rodoviário de transporte: a categoria dos motoristas profissionais em proeminência.....	86
3.2. O excesso de jornada como elemento da organização do trabalho no transporte rodoviário de cargas.....	92
3.3. A “Lei do Descanso” e sua recepção pelos atores do setor de transporte.....	98
3.4. A Lei n. 13.103/2015: subversão da lógica constitucional de limitação da jornada de trabalho.	105
3.4.1. Aspectos gerais: limites de jornada, horas extraordinárias, horário de trabalho e comissionamento.....	107
3.4.2. Nova regulamentação do tempo de espera e supressão do tempo de reserva.	109
3.4.3. Intervalos, parada obrigatória e repouso semanal.	111
3.5. Efeitos do excesso de jornada sobre a integridade psicofísica do motorista profissional de transporte de cargas.....	113
3.5.1. Riscos físicos e ergonômicos.	116
3.5.2. Saúde mental.	120
3.5.3. Sono.....	122
3.5.4. Uso de substâncias psicoativas.....	125
3.5.5. Acidentes de trânsito.	132
CAPÍTULO IV – A CONSTRUÇÃO JURISPRUDENCIAL DO TST EM TORNO DOS DIREITOS À SAÚDE E À LIMITAÇÃO DA JORNADA DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS DE TRANSPORTE DE CARGAS: DESAFIOS DE CONCRETIZAÇÃO DO DIREITO FUNDAMENTAL AO TRABALHO DIGNO.....	137
4.1. Metodologia.....	138
4.2. Resultados da análise jurisprudencial.	142
4.2.1. Grupo 1: Direito fundamental à saúde do motorista profissional de transporte de cargas.....	142
4.2.1.1. Responsabilidade civil do empregador por acidente de trabalho.	144
4.2.1.2. Grupo 1: Utilização de parâmetros constitucionais e dispositivos elencados. ...	148
4.2.1.3. Grupo 1: Articulação entre os direitos à saúde e à limitação da jornada de trabalho.....	150
4.2.2. Grupo 2: Direito fundamental à limitação da jornada de trabalho do motorista profissional de transporte de cargas.	154
4.2.2.1. Tempo de espera.....	156
4.2.2.2. Horas extras: controle e extensão da jornada de trabalho.	159
4.2.2.3. Danos extrapatrimoniais por excesso de jornada ou pernoite no veículo.	163
4.2.2.4. Demais temas.	165

4.2.2.5. Grupo 2: Utilização de parâmetros constitucionais e dispositivos elencados. ...	168
4.2.2.6. Grupo 2: Articulação entre os direitos à limitação da jornada de trabalho e à saúde.....	171
4.3. Reflexões a respeito dos resultados encontrados: críticas, caminhos e possibilidades.	173
CONCLUSÃO.....	182
REFERÊNCIAS	188
ANEXO I – Tabela de processos do Grupo 1 (Saúde)	211
ANEXO II – Tabela de processos do Grupo 2 (Duração do Trabalho)	220

INTRODUÇÃO

Embora remeta à própria origem do Direito do Trabalho enquanto ramo jurídico, quando este foi institucionalizado em resposta aos crescentes movimentos de resistência operária, a limitação da jornada de trabalho segue sendo uma das grandes questões quando se trata de relações de trabalho em geral. A contemporaneidade, com todo o seu aparato tecnológico, é marcada pelo prolongamento, pela intensificação e pela flexibilização das jornadas, além da indistinção entre tempos de trabalho e de não trabalho, que impõem grandes desafios à garantia desse direito fundamental.

No campo legislativo brasileiro, nos últimos anos, sobressaíram escolhas que caminharam no sentido da subversão da lógica constitucional de limitação da jornada de trabalho. De modo geral, a mais representativa delas consistiu na Lei n. 13.437/2017, que, com sua “Reforma Trabalhista”, chegou ao absurdo de acrescentar à CLT o art. 611-B, parágrafo único, no qual se estipulou que as regras sobre duração do trabalho e intervalos não são consideradas normas de saúde, higiene e segurança do trabalho, podendo, pois, ser objeto de negociação coletiva.

Ao pretender dissociar a duração do trabalho dos temas de saúde e segurança no meio ambiente de trabalho, o legislador não só fez uma ilação falsa em termos históricos, sociais e jurídicos¹, como também construiu um texto legal que contradiz a realidade dos fatos, rejeitando a intrínseca relação que se estabelece entre as normas de limitação da jornada de trabalho e a preservação da saúde do sujeito trabalhador.

Na medida em que a discussão jurídico-legislativa, na contramão da própria realidade, tem concebido saúde e jornada de trabalho como categorias apartadas, a presente pesquisa propõe-se a *analisar a relação entre os direitos fundamentais à limitação da jornada de trabalho e à saúde, primeiro a nível abstrato e, depois, sob o recorte das relações de trabalho dos motoristas profissionais de transporte de cargas.*

O contexto dos motoristas profissionais² quanto aos limites da jornada de trabalho é digno de nota pois foi só em 2012 que esses trabalhadores tiveram o seu direito ao controle da

¹ PEDROSO, Fernando Carmona; NETO, Silvio Beltramelli. *Tempus atque dignitas: jornada laboral no século XXI sob os paradigmas teóricos do trabalho digno e cooperativo internacional do trabalho decente*. In: **Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI**, Volume III. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 195.

² A referência aos motoristas será feita no gênero masculino em razão da sua predominância na categoria profissional. Pesquisa realizada em 2019 pela Confederação Nacional do Transporte, intitulada “Perfil dos caminhoneiros”, revelou que 99,5% dos caminhoneiros entrevistados eram do sexo masculino, enquanto apenas 0,5% do sexo feminino. Cf: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT perfil dos**

jornada expressamente assentado, o que ocorreu por meio da Lei n. 12.619/2012 (“Lei do Descanso”), que previu também intervalos específicos e institutos de regulação do tempo à disposição desses trabalhadores. A edição da lei se deu em resposta a um problema de saúde pública: os altos índices de acidentes nas estradas, frequentemente associados ao cansaço, e a ampla utilização de substâncias psicoativas pelos motoristas de transportes de cargas para aplacar o sono e a fadiga.

Aquele diploma, no entanto, não foi bem recebido por atores do setor econômico de transporte, não demorando muito para que fosse editada a Lei n. 13.103/2015. Esta, além de ter autorizado a configuração de um regime de quatro horas extraordinárias – totalizando doze horas diárias – mediante negociação coletiva, suprimiu e modificou lapsos temporais especiais instituídos pela lei de 2012 e ampliou a possibilidade de flexibilização de intervalos.

Muito embora a preservação da integridade física e psíquica do trabalhador seja uma das razões da limitação de jornada, a Lei n. 13.103/2015 impôs um grande retrocesso para uma categoria profissional que desde sempre sofreu com a imposição de sobrejornadas, e a “Reforma Trabalhista” seguiu a mesma lógica flexibilizatória, desprezando a essencialidade das normas de limitação da duração do trabalho para a proteção da saúde do trabalhador.

Assim, as bases para a erosão das normas de duração do trabalho já estavam dadas pela Lei n. 13.103/2015, que, previamente à edição da Lei n. 13.467/2017, sinalizava a subversão dos limites constitucionais da jornada e o esvaziamento do tempo de disponibilidade como critério de fixação da jornada, justificando-se, dessa forma, o recorte da pesquisa sobre os motoristas profissionais de transporte de cargas.

Vale esclarecer que, embora a categoria dos motoristas profissionais seja mais ampla, optou-se por restringir o recorte aos *motoristas de transporte de cargas*, em razão da variedade de contextos laborais e de formatos de organização do trabalho, com diferentes repercussões sobre a saúde do trabalhador, e considerando-se as limitações de uma pesquisa em nível de mestrado.

O método a ser utilizado consiste na *abordagem dedutiva*, amparada nas técnicas de *pesquisa bibliográfica e documental*, por meio de revisão de literatura, análise da legislação e análise jurisprudencial de acórdãos do Tribunal Superior do Trabalho. Toma-se por referencial teórico o *direito fundamental ao trabalho digno*³, que, sob a perspectiva do Direito do Trabalho constitucionalizado, a partir da interdependência material e normativa entre a dignidade da

caminhoneiros 2019. Brasília: CNT, 2019. O predomínio masculino também é confirmado pelas pesquisas quantitativas citadas ao longo do Capítulo III e pela pesquisa jurisprudencial realizada no Capítulo IV.

³ DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno**. 2ª ed. São Paulo: LTr, 2015.

pessoa humana e o valor social do trabalho, demonstra que o valor a ser tutelado e promovido pela ordem constitucional é o trabalho realizado em condições de dignidade, por meio do exercício dos direitos fundamentais.

No *primeiro capítulo*, tece-se, inicialmente, uma análise conceitual dos direitos fundamentais, seguida de considerações sobre a evolução do constitucionalismo ocidental, o papel dos direitos fundamentais no núcleo estrutural dos paradigmas de Estado de Direito e a dignidade da pessoa humana. Na realidade brasileira, aponta-se a Constituição Federal de 1988 como expressão máxima do Estado Democrático de Direito, destacando, no campo das relações de trabalho, o direito fundamental ao trabalho digno como categoria que exprime a relação de complementaridade e reciprocidade entre a dignidade da pessoa humana e os direitos fundamentais, considerado o valor social do trabalho.

Entre os direitos consagrados pela CF/1988, ressalta-se o direito social à saúde, destrinchando-se seus atributos e descrevendo-se a evolução do conceito de saúde para uma compreensão ampliada de bem-estar físico, mental e social. Uma de suas espécies consiste no direito fundamental à saúde do trabalhador, que se aponta ser albergado pela Constituição em uma perspectiva holística, por meio da integração entre trabalho, saúde e meio ambiente. Nesse sentido, a pesquisa se aproxima dos postulados do Direito Ambiental para, ao fim do capítulo, aferir o conteúdo essencial do direito fundamental à saúde do trabalhador.

No *segundo capítulo*, começa-se perquirindo o sentido que o tempo, enquanto construto social, adquire em meio à modernidade capitalista para depois concentrar a análise sobre a jornada de trabalho como categoria-chave para a regulação das relações laborais, traçando-se o caminho histórico percorrido para a consolidação do direito à limitação da jornada de trabalho, nos âmbitos internacional e nacional. Partindo da lógica de limitação da jornada de trabalho assentada pela Constituição de 1988, delimitam-se algumas categorias relevantes para a regulação da duração do trabalho – trabalho extraordinário, compensação de jornada, intervalos etc – explorando-se amplamente os parâmetros pertinentes dispostos no ordenamento jurídico brasileiro.

Em seguida, indicam-se as implicações da implantação de cada um dos modelos de gestão do trabalho sobre a jornada, encaminhando a análise para as tendências que se observam em relação ao tempo de trabalho na atualidade. Novamente sob o enfoque da realidade brasileira, destaca-se o movimento de refluxo de proteção justralhista operado pela Lei n. 13.467/2017, descrevendo-se, pormenorizadamente, as principais alterações legislativas relacionadas aos limites da jornada de trabalho. Enfim, articulam-se conceitos trabalhados no

capítulo anterior a fim de sustentar a centralidade da limitação da jornada de trabalho para a preservação do direito fundamental à saúde do trabalhador.

Tal proposição, no *terceiro capítulo*, é avaliada no contexto específico das relações de trabalho dos motoristas profissionais de transporte de cargas. Após apontar-se a posição de destaque dos motoristas profissionais no cenário brasileiro, associada à dependência em relação ao modal rodoviário de transportes, descrevem-se os traços e as características gerais do trabalho no setor de transporte de cargas. Também se detalham os diplomas legislativos que regem a categoria – as Leis n. 12.619/2012 e 13.103/2015 –, sem deixar de se atentar para a conjuntura em que essas foram editadas. Por último, esboça-se um panorama geral de temas recorrentes na literatura médica quanto à saúde desses trabalhadores, em sua relação com o excesso de jornada.

Finalmente, no *quarto capítulo*, enfatizando o papel da Justiça do Trabalho frente aos efeitos precarizantes e flexibilizatórios da legislação trabalhista, o estudo direciona-se, por meio de pesquisa jurisprudencial lastreada em parâmetros metodológicos a serem apresentados ao leitor, a identificar o padrão regulatório do Tribunal Superior do Trabalho nas demandas envolvendo o direito à limitação da jornada de trabalho e o direito à saúde do motorista profissional de transporte de cargas e a perquirir se existe, na fundamentação das decisões judiciais, articulação entre esses dois direitos fundamentais.

Assim, em contraponto às medidas de flexibilização das normas de limitação da duração do trabalho, que intensificam a exploração da força de trabalho, e em um palco de permanente disputa por direitos fundamentais, espera-se que esta pesquisa possa fornecer aportes para o reforço da proteção aos direitos fundamentais à limitação da jornada e à saúde dos motoristas profissionais de transporte de cargas, numa perspectiva integrativa do direito fundamental ao trabalho digno.

CAPÍTULO I – O DIREITO FUNDAMENTAL À SAÚDE DO TRABALHADOR COMO DIMENSÃO DO DIREITO FUNDAMENTAL AO TRABALHO DIGNO.

1.1. Direitos fundamentais e Estado Democrático de Direito.

Não é simples a tarefa doutrinária de conceituar os direitos fundamentais⁴. José Afonso da Silva, adotando a terminologia “direitos fundamentais do homem” (sendo homem por ele compreendido como pessoa humana), afirma que a expressão, a par de designar postulados que condensam a visão de mundo e traduzem a ideologia política de um ordenamento jurídico, qualifica “no nível do direito positivo, aquelas prerrogativas e instituições que ele concretiza em garantias de uma convivência digna, livre e igual de todas as pessoas”⁵.

Para Ingo Sarlet, o conceito de direito fundamental só pode ser aferido à luz da ordem constitucional concreta, eis que até mesmo certas categorias universais de fundamentalidade, tais como liberdade, igualdade e vida, podem ser valoradas de forma distinta conforme circunstâncias específicas de cada sociedade. Também há de se ter em mente que a fundamentalidade decorre não só da relevância do bem jurídico tutelado em si mesmo, mas também da importância que lhe é atribuída pelo constituinte, ao ponto de assegurar-lhe regime jurídico distinto⁶.

Com isso em vista, apreende-se a fundamentalidade em seus sentidos formal e material. O primeiro sentido associa-se à positivação dos direitos fundamentais como parte integrante da constituição escrita, situando-os no topo da hierarquia das normas e submetendo-lhes a limites reforçados de reforma, verificados no procedimento agravado para emenda e na vedação à abolição de direitos e garantias individuais, considerados cláusulas pétreas⁷.

Já a fundamentalidade material reflete o fato de esses direitos veicularem decisões fundamentais quanto à estrutura básica do Estado e da sociedade, identificando-se com o conteúdo e a substância dos direitos fundamentais, o que permite a abertura da Constituição a direitos fundamentais não constantes expressamente do Texto Constitucional⁸.

Nesse sentido, Ingo Sarlet propõe um “conceito aberto” de direitos fundamentais:

⁴ Nesse sentido, consultar: ROMITA, Arion Sayon. **Direitos Fundamentais nas Relações de Trabalho**. 5ª ed. São Paulo: LTr, 2014; SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais**: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2018; e SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 9.ª ed. São Paulo: Malheiros, 2000.

⁵ SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 9.ª ed. São Paulo: Malheiros, 2000, p. 183.

⁶ SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais**: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2018, p. 75-79.

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*

Direitos fundamentais, são, portanto, todas aquelas posições jurídicas concernentes às pessoas, que, do ponto de vista do direito constitucional positivo, foram, por seu conteúdo e importância (fundamentalidade em sentido material), integradas ao texto da Constituição e, portanto, retiradas da esfera de disponibilidade dos poderes constituídos (fundamentalidade formal), bem como as que, por seu conteúdo e significado, possam lhes ser equiparados, agregando-se à Constituição material, tendo, ou não, assento na Constituição formal (aqui consideradas a abertura material do Catálogo)⁹.

Considera-se que os direitos fundamentais têm dupla dimensão. Na sua dimensão subjetiva, oferecem a possibilidade concreta de o seu titular impor juridicamente seus interesses em face do obrigado. Na sua dimensão objetiva, representam valores estruturais e diretivos do ordenamento jurídico e veiculam um dever geral de proteção pelos órgãos estatais¹⁰.

São características comuns aos direitos fundamentais a sua inalienabilidade, imprescritibilidade e irrenunciabilidade¹¹, atributos que evidenciam a sua posição de destaque no ordenamento jurídico. Também são indivisíveis e interdependentes: um só alcança realização plena quando os demais são preservados¹². Têm, ainda, eficácia irradiante, o que significa que orientam a aplicação e a interpretação das normas infraconstitucionais, e eficácia horizontal, ou seja, incidem também sobre as relações entre particulares¹³.

Os direitos fundamentais resultam da personalização e da positivação de certos valores básicos, compondo um sistema axiológico que fundamenta o ordenamento jurídico e, juntamente a princípios estruturais e organizacionais, compõem o núcleo substancial da Constituição. Assim, só há Estado de Direito Constitucional com a definição de direitos fundamentais – o fim e o fundamento do Estado –, os quais, além de fornecerem limites à atuação estatal, constituem critérios de legitimidade da ordem constitucional¹⁴.

É certo que tais limites, valores e critérios não são fixos ou imutáveis, mas são influenciados pelos fatores culturais, sociais, políticos e econômicos de uma determinada sociedade em um dado momento. Daí a falar-se na historicidade dos direitos fundamentais como um de seus principais atributos¹⁵.

⁹ SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais**: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2018, p. 75-79.

¹⁰ *Ibid*, p. 79.

¹¹ SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 9.^a ed. São Paulo: Malheiros, 2000, p. 183.

¹² ROMITA, Arion Sayon. **Direitos Fundamentais nas Relações de Trabalho**. 5.^a ed. São Paulo: LTr, 2014, p. 104.

¹³ SARLET, Ingo Wolfgang, *Op. cit.*, p. 148-157.

¹⁴ SARLET, Ingo Wolfgang. *Op. cit.*, p. 59-63.

¹⁵ Nesse sentido, consultar: ROMITA, Arion Sayon. **Direitos Fundamentais nas Relações de Trabalho**. 5.^a ed. São Paulo: LTr, 2014; SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais**: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2018; SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 9.^a ed. São Paulo: Malheiros, 2000.

De acordo com Joaquim Carlos Salgado, o Estado constitucional, constituído pela vontade popular e limitado em seus poderes em função das prerrogativas dos sujeitos que o compõem, surge tendo em vista os direitos fundamentais, de modo que a história dos direitos fundamentais se liga à história do constitucionalismo¹⁶.

Atenta-se, no entanto, que não se pode confundir o reconhecimento institucional, por meio da normatização, com a própria noção de direitos fundamentais. Segundo Antonio Escrivão Filho e José Geraldo de Sousa Junior, tal perspectiva contribui para a ilusão de que a previsão legal do direito substitui a sua real efetivação, gerando um sentimento de satisfação que conduz à imobilidade. Também reduz a justiça social aos limites dos direitos que já estão positivados, afastando a potencialidade da luta coletiva. Não se deve desprezar, assim, a condição histórica e cultural desses direitos “como processos de combate às violações e luta pela efetivação de direitos ora previstos porém sonegados, ora já negados ante a sua própria possibilidade de previsão”¹⁷.

A evolução do constitucionalismo ocidental pode ser apreendida por meio de três grandes paradigmas – aqui concebidos, nas palavras de Menelick de Carvalho Netto, enquanto “grandes esquemas gerais de pré-compreensões e visões de mundo, consubstanciados no pano de fundo naturalizado de silêncio assentado na gramática das práticas sociais”¹⁸.

O conteúdo jurídico e os valores fundantes desses paradigmas são revelados justamente pelos direitos fundamentais, os quais ocupam papel nuclear na estruturação do Estado. Assim, assume-se, na esteira da hipótese proposta por José Luiz Borges Horta, que “as três gerações de direitos fundamentais concedem fundamento jusfilosófico aos três paradigmas de Estado de Direito”¹⁹.

Não se ignoram as críticas tecidas à teoria das “gerações de direitos”, justificadas pelo fato de que esta, além de vincular-se ao contexto da modernidade europeia, imprimiria uma ideia de evolução linear e de um caráter alternativo, substitutivo ou excludente de uma geração

¹⁶ SALGADO, Joaquim Carlos. Os Direitos Fundamentais. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, Belo Horizonte, UFMG, n. 82, p. 15-69, jan. 1996.

¹⁷ ESCRIVÃO FILHO, Antonio Sergio; SOUSA JUNIOR, José Geraldo de. Para um debate teórico-conceitual e político sobre os direitos humanos como um projeto de sociedade. *In: Os direitos humanos como um projeto de sociedade: desafios para as dimensões política, socioeconômica, ética, cultural, jurídica e socioambiental*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015, p. 41.

¹⁸ CARVALHO NETTO, Menelick de. A hermenêutica constitucional sob o paradigma do Estado Democrático de Direito. *In: OLIVEIRA, Marcelo Andrade Cattoni de. (Coord.) Jurisdição e hermenêutica constitucional no Estado Democrático de Direito*. Belo Horizonte: Mandamentos, 2004, p. 29.

¹⁹ HORTA, José Luiz Borges. *Horizontes jusfilosóficos do Estado de Direito: uma investigação tridimensional do Estado liberal, do Estado social e do Estado democrático, na perspectiva dos Direitos Fundamentais*. Tese (Doutorado em Filosofia do Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal de Minas Gerais Belo Horizonte, 2002, p. 31.

em relação à sua predecessora. Ainda assim, entende-se ser possível a adoção da nomenclatura por expressar fortemente a historicidade dos direitos fundamentais, na esteira do que observa Gabriela Neves Delgado, a ensinar que os direitos fundamentais são, em regra, reconhecidos em um processo evolutivo conforme a sua predominância em dado paradigma, o que não implica exclusividade²⁰.

Com efeito, como pontua José Luiz Borges Horta, não se trata “de opor cada geração à anterior, como se uma geração pudesse ser inteiramente superada por outra, e tampouco imaginar radicais rupturas entre um momento e outro da história do Estado”²¹. Não se nega, muito pelo contrário, reforça-se o caráter cumulativo e qualitativo do processo de evolução dos direitos fundamentais, devidamente destacado por Paulo Bonavides²², além da complementaridade e da interdependência entre eles.

Defende-se que esses conjuntos de direitos interagem entre si, se influenciam e se fortalecem, podendo, ainda, conferir novos significados a direitos já incorporados²³. Nessa linha, “Estado liberal, Estado social, Estado democrático de Direito surgem, assim, como etapas sucessivas de formalização, materialização e plenificação do Estado de Direito”²⁴.

Faz-se necessário ressaltar também que, assim como as gerações de direitos, os paradigmas do Estado de Direito não se constituem em uma progressão histórica homogênea e universalmente válida, constituindo modelos que vieram a ser implementados de forma mais linear, mas ainda assim com contradições, sobretudo no continente europeu, como nota Renata Queiroz Dutra. No Brasil, a sua assimilação se deu conforme as particularidades da realidade interna, com suas raízes escravocratas e atravessada pelas tradições autoritárias da Era Vargas e da Ditadura Militar²⁵.

Assim, ainda que a análise dos paradigmas permita melhor visualizar, em contraste, a evolução do constitucionalismo, das concepções de Estado e do papel dos direitos fundamentais – que é o que se pretende neste subcapítulo –, é certo que, em se tratando da experiência brasileira, “nos cabe entender que fundamentos e ideias, nesses conjuntos, podem servir à

²⁰ DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno**. 2ª ed. São Paulo: LTr, 2015, p. 56.

²¹ HORTA, José Luiz Borges. **Horizontes jusfilosóficos do Estado de Direito**: uma investigação tridimensional do Estado liberal, do Estado social e do Estado democrático, na perspectiva dos Direitos Fundamentais. Tese (Doutorado em Filosofia do Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal de Minas Gerais Belo Horizonte, 2002, p. 32.

²² BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. 15ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 562-563.

²³ ROMITA, Arion Sayon. **Direitos Fundamentais nas Relações de Trabalho**. 5ª ed. São Paulo: LTr, 2014, p. 126-160.

²⁴ HORTA, José Luiz Borges. *Op. cit.*, p. 33.

²⁵ DUTRA, Renata Queiroz. **Direito do Trabalho**: uma introdução jurídico-política. Belo Horizonte: RTM, 2021, p. 42-53.

realidade nacional, e o que precisa ser profundamente confrontado com as ideias e demandas produzidas localmente”²⁶.

O primeiro marco ou paradigma a ser examinado consiste, então, no *Estado Liberal de Direito*, que se consolida em oposição ao paradigma antigo-medieval e funda a sociedade moderna ao afirmar que todos são livres, iguais e proprietários²⁷.

Como ensina Mário Lúcio Quintão Soares, de uma perspectiva histórica, o Estado de Direito é inaugurado pelas Revoluções Inglesa e Francesa e pelo movimento de independência estadunidense, nos séculos XVII e XVIII, que remetem à ascensão e à luta da burguesia contra o Estado absolutista e as reminiscências feudais, em busca de segurança jurídica para a economia diante das discricionariedades do Estado absolutista. A fundamentação política e filosófica é encontrada nas doutrinas contratualistas que concebem o soberano como a figura encarregada de impor ou garantir as novas relações de produção²⁸.

Nesse paradigma, as esferas pública e privada se distinguem claramente, sendo a primeira igualada ao poder estatal e a segunda associada aos egoísmos individuais. Portanto, ao Estado cabe delimitar onde termina a liberdade de um e começa a do outro, para que os indivíduos, em seus egoísmos e vontades, possam viver em conjunto²⁹.

Sendo assim, o paradigma do Estado Liberal de Direito é marcado pela afirmação jurídica da liberdade e da igualdade, com foco no instituto da propriedade. A liberdade é compreendida como a possibilidade de fazer tudo aquilo que a lei não proíbe, já a igualdade implica que todos são sujeitos de direitos porque nascem livres e são proprietários, no mínimo, de si mesmos³⁰.

Não há, no entanto, uma preocupação com a materialização desses direitos, que se manifestam apenas como direitos de defesa da autonomia privada em face do Estado, e não como participação na vida política, estando esta última restrita a critérios censitários. Assim, o Estado de Direito é vinculado à figura do “cidadão proprietário”³¹.

²⁶ DUTRA, Renata Queiroz. **Direito do Trabalho**: uma introdução jurídico-política. Belo Horizonte: RTM, 2021, p. 49.

²⁷ CARVALHO NETTO, Menelick de. A contribuição do direito administrativo enfocada da ótica do administrado para uma reflexão acerca dos fundamentos do controle de constitucionalidade das leis no Brasil: um pequeno exercício de teoria da constituição. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**. Brasília, Vol. 68, n. 2, abr/jun 2002.

²⁸ SOARES, Mário Lúcio Quintão. **Teoria do Estado**: novos paradigmas em face da globalização. São Paulo: Atlas, 2011, p. 189-216.

²⁹ CARVALHO NETTO, Menelick de. *Op. cit.*

³⁰ CARVALHO NETTO, Menelick de. *Op. cit.*

³¹ SOARES, Mário Lúcio Quintão. *Op. cit.*

Portanto, o paradigma do Estado Liberal associa-se à institucionalização dos chamados *direitos de primeira geração*, assim concebidos como os direitos civis e políticos, que exprimem a tônica da *liberdade* e são de titularidade individual. Trata-se, nas palavras de Paulo Bonavides, de “direitos de resistência ou de oposição perante o Estado” e que “valorizam primeiro o homem-singular, o homem das liberdades abstratas”. São direitos que possuem forte cunho negativo, no sentido de demandarem abstenção do Estado em relação à esfera individual, o que marca a separação entre Estado e sociedade³².

Comumente se indica que, no Estado Liberal, o Estado submete-se à separação dos poderes e à legalidade, e tem seu âmbito de atuação limitado à defesa da ordem e da segurança pública, não devendo intervir nos âmbitos econômico e social, os quais são regidos, respectivamente, pela livre concorrência e pela liberdade individual³³.

No entanto, há que se ressaltar que o Estado liberal não deixa de ser um Estado interventor, pois efetivamente regula as relações sociais e produtivas com o objetivo de assegurar a propriedade e a livre concorrência. Não se trata, portanto, de ausência de regulação, mas de um modelo específico de regulação que não confere proteção a outros bens jurídicos que não aqueles relacionados ao funcionamento do mercado³⁴.

Nesse contexto, a regulação das relações de trabalho de uma perspectiva meramente contratual permitiu o estabelecimento de formas de exploração inéditas, que conduziram à formação de uma consciência de classe em contraponto, com o afloramento de movimentos por direitos sociais e a pressão por uma reformulação do papel do Estado³⁵.

O esgotamento desse modelo de exploração, de que resultaram enormes riqueza e miséria, conduziu à configuração de um novo marco do constitucionalismo, o Estado Social de Direito³⁶. Essa etapa se identifica com o início e meados do século XX, quando as dificuldades advindas das duas grandes guerras mundiais e a crise de 1929 catalisaram lutas coletivas pela institucionalização de garantias sociais.

³² BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. 15ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 564.

³³ SOARES, Mário Lúcio Quintão. **Teoria do Estado: novos paradigmas em face da globalização**. São Paulo: Atlas, 2011, p. 189-216.

³⁴ DUTRA, Renata Queiroz. **Direito do Trabalho: uma introdução jurídico-política**. Belo Horizonte: RTM, 2021, p. 43.

³⁵ DELGADO, Gabriela Neves. Os Paradigmas do Estado Constitucional Contemporâneo. In: DELGADO, Mauricio Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. **Constituição da República e direitos fundamentais: dignidade da pessoa humana, justiça social e direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 2017, p. 15-30.

³⁶ CARVALHO NETTO, Menelick de. A contribuição do direito administrativo enfocada da ótica do administrado para uma reflexão acerca dos fundamentos do controle de constitucionalidade das leis no Brasil: um pequeno exercício de teoria da constituição. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**. Brasília, Vol. 68, n. 2, abr/jun 2002.

Como já se adiantou, mais do que o acréscimo de uma nova geração de direitos, a mudança de paradigma também representa uma reformulação dos direitos da geração anterior, o que implicou, nesse caso, a atribuição de sentido material aos direitos de liberdade e igualdade³⁷. Passa-se a entender que as leis devem reconhecer as diferenças materiais entre os indivíduos, conferindo proteção ao lado mais fraco das relações por meio da institucionalização de direitos sociais e coletivos e que a propriedade deve submeter-se à sua função social³⁸.

O paradigma do Estado Social de Direito, portanto, identifica-se com a institucionalização dos *direitos de segunda geração*, cujo mote é a *igualdade*. Tem-se direitos sociais, culturais, econômicos e coletivos, advindos das contestações à ideologia liberal e das reivindicações da classe operária pela redução das desigualdades³⁹.

Os direitos de segunda dimensão são direitos que consideram o sujeito concreto em sua relação com a comunidade e prescrevem uma atuação positiva do Estado para dar efetividade aos direitos de primeira dimensão e superar a igualdade meramente formal, num sentido de justiça social⁴⁰. Não se limitam, no entanto, ao cunho prestacional, dizendo respeito também às liberdades sociais⁴¹.

Consolida-se a noção de que o Estado deveria regular os desequilíbrios típicos do liberalismo, encarregando-se da manutenção artificial da livre iniciativa e da livre concorrência e compensando desigualdades por meio da prestação de serviços públicos e da garantia de serviços sociais, de modo a permitir a manutenção da estrutura capitalista⁴².

O Estado, então, é visto como Estado Administrador, encarregado de conformar a realidade, pacificando conflitos, e de integrar a sociedade, reduzindo desigualdades e dando condições materiais para a emancipação do indivíduo, concebido como “cidadão cliente”⁴³.

³⁷ CARVALHO NETTO, Menelick de. A hermenêutica constitucional sob o paradigma do Estado Democrático de Direito. In: OLIVEIRA, Marcelo Andrade Cattoni de. (Coord.) **Jurisdição e hermenêutica constitucional no Estado Democrático de Direito**. Belo Horizonte: Mandamentos, 2004, p. 25-44.

³⁸ CARVALHO NETTO, Menelick de. A contribuição do direito administrativo enfocado da ótica do administrado para uma reflexão acerca dos fundamentos do controle de constitucionalidade das leis no Brasil: um pequeno exercício de teoria da constituição. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**. Brasília, Vol. 68, n. 2, abr/jun 2002.

³⁹ BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. 15ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 562-569.

⁴⁰ ROMITA, Arion Sayon. **Direitos Fundamentais nas Relações de Trabalho**. 5ª ed. São Paulo: LTr, 2014, p. 131-138.

⁴¹ SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional**. Porto Alegre: Livraria do Advogado.

⁴² SOARES, Mário Lúcio Quintão. **Teoria do Estado: novos paradigmas em face da globalização**. São Paulo: Atlas, 2011, p. 189-216.

⁴³ *Ibid.*

Nesse sentido, o público ainda é associado ao Estado e o privado aos egoísmos, mas o primeiro é alargado e positivamente valorado, colocando-se o Estado em posição acima da sociedade⁴⁴.

Adverte Menelick de Carvalho Netto que a assunção, pelo Estado, do papel de “Leviatã capaz de produzir um programa de ações que possibilite a cidadania para a massa de desvalidos, que os incorpore de fato ao Direito Constitucional” implica a promessa de cidadania para um futuro incerto e a partir da benevolência estatal, de que resulta a própria negação da cidadania. Assim, a concepção do Estado como garante da materialização dos direitos à saúde, à educação, ao trabalho, à cultura e à previdência para o alcance da cidadania desconsidera o povo como participante ativo do processo de construção democrática, que fica reduzido a uma condição de passividade, de massa⁴⁵.

No Estado Social, assistiu-se à constitucionalização do Direito do Trabalho e à sua emancipação em relação ao Direito Civil, por meio do reconhecimento da vulnerabilidade de um dos pólos da relação de trabalho e da necessidade de sua proteção pela positivação de princípios de ordem pública. Todavia, a concepção do Estado como “hiperpoderoso na tutela das massas” assumiu um sentido de desqualificação do trabalhador enquanto sujeito pleno, destituindo-lhe de sua autonomia moral e jurídica⁴⁶.

Nos países ocidentais desenvolvidos, a crise da década de 1970 colocou em xeque o modelo do Estado de Bem-Estar Social, criando-se contexto para uma reestruturação de postulados do Estado Liberal de Direito, sob a diretriz do neoliberalismo⁴⁷. De forma paralela e contraposta a esse movimento, no campo do constitucionalismo, caminhou-se para um aperfeiçoamento do modelo do Estado Social, que conduziu ao terceiro paradigma, consubstanciado no *Estado Democrático de Direito*.

De acordo com Mauricio Godinho Delgado, o paradigma do Estado Democrático de Direito, marco contemporâneo do constitucionalismo, representa a incorporação plena da ideia e da dinâmica democráticas nas sociedades civil e política, compostas por instituições que expressam esse espírito em maior ou menor grau, mas sempre submetendo-se às regras e aos

⁴⁴ CARVALHO NETTO, Menelick de. A contribuição do direito administrativo enfocada da ótica do administrado para uma reflexão acerca dos fundamentos do controle de constitucionalidade das leis no Brasil: um pequeno exercício de teoria da constituição. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**. Brasília, Vol. 68, n. 2, abr/jun 2002.

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ CARVALHO NETTO, Menelick de; SCOTTI, Guilherme. O Direito do Trabalho e o Estado Democrático de Direito: o individual e o coletivo no exercício da autonomia do trabalhador. *In*: DELGADO, Gabriela Neves; PEREIRA, Ricardo José Macêdo de Britto. (Org.). **Trabalho, constituição e cidadania**: a dimensão coletiva dos direitos sociais trabalhistas. São Paulo: LTr, 2014, p. 168-175.

⁴⁷ DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno**. 2ª ed. São Paulo: LTr, 2015, p. 160-161.

princípios afirmativos do imperativo democrático. Isso permitiu alçar ao centro da estrutura constitucional a pessoa humana e sua dignidade, que atuam como norte da ordem jurídica⁴⁸.

Assim, segundo o conceito proposto pelo autor, o Estado Democrático de Direito funda-se em um “inovador tripé conceitual”, que compreende a “pessoa humana, com sua dignidade”, a “sociedade política, concebida como democrática e inclusiva” e a “sociedade civil, concebida como democrática e inclusiva”⁴⁹.

O Estado Democrático de Direito alinha-se à incorporação dos *direitos de terceira geração*, pautados pelos ideais de *solidariedade* e *fraternidade*, correspondendo aos direitos ao desenvolvimento, à paz, ao meio ambiente, ao patrimônio comum da humanidade e à comunicação. São direitos de implicação transindividual, “que não se destinam especificamente à proteção dos interesses de um indivíduo, de um grupo ou de determinado Estado”, tendo por primeiro destinatário o gênero humano em sua afirmação existencial, conforme indica Bonavides⁵⁰.

A “virada de chave” do Estado Democrático de Direito em relação aos paradigmas anteriores consiste em não reduzir o particular ao egoísmo e o público ao estatal, reconhecendo-se as duas dimensões como interdependentes e em permanente tensão⁵¹.

A democracia é compreendida como um processo de experiência e de aprendizado, de construção e reconstrução, do qual o povo é autor e destinatário. Nesse contexto, a materialização de direitos resulta de um processo de afirmação dos sujeitos constitucionais por meio de garantias formais de participação e de controle⁵². A afirmação da cidadania implica que os sujeitos sociais, ao mesmo tempo em que demandam tutela do Estado, possam discutir e participar ativamente da construção dessa proteção⁵³.

No paradigma do Estado Democrático de Direito, portanto, a relação entre direitos fundamentais e Estado Constitucional se torna ainda mais estreita. Para José Gomes Canotilho

⁴⁸ DELGADO, Mauricio Godinho. Constituição da República, Estado Democrático de Direito e Direito do Trabalho. *In*: DELGADO, Mauricio Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. **Constituição da República e direitos fundamentais**: dignidade da pessoa humana, justiça social e direito do trabalho. São Paulo: LTr, 2017, p. 31-54.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 42.

⁵⁰ BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. 15ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 569.

⁵¹ CARVALHO NETTO, Menelick de. A contribuição do direito administrativo enfocada da ótica do administrado para uma reflexão acerca dos fundamentos do controle de constitucionalidade das leis no Brasil: um pequeno exercício de teoria da constituição. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**. Brasília, Vol. 68, n. 2, abr/jun 2002.

⁵² *Ibid.*

⁵³ CARVALHO NETTO, Menelick de; SCOTTI, Guilherme. O Direito do Trabalho e o Estado Democrático de Direito: o individual e o coletivo no exercício da autonomia do trabalhador. *In*: DELGADO, Gabriela Neves; PEREIRA, Ricardo José Macêdo de Britto. (Org.). **Trabalho, constituição e cidadania**: a dimensão coletiva dos direitos sociais trabalhistas. São Paulo: LTr, 2014, p. 168-175.

e Vital Moreira, “constitucionalmente, os direitos fundamentais têm uma função democrática; por sua vez, o Estado de direito democrático pressupõe e garante direitos fundamentais”⁵⁴.

Retomando-se, por fim, a advertência de que os direitos inscritos em cada uma das “gerações” não devem ser considerados de forma contraposta ou apartada, reforça-se a indivisibilidade, a interdependência e a integralidade dos direitos fundamentais.

Conforme as lições de Antonio Escrivão Filho e José Geraldo Júnior, a indivisibilidade compreende a interrelação que se estabelece entre direitos fundamentais no cotidiano das relações sociais, só sendo possível identificar a sua realização na perspectiva do todo. Implica dizer que os direitos fundamentais “não podem ser fragmentados ou dissociados entre si”, nem estão “disponíveis aos pedaços, não sendo passíveis de uma seleção em que se priorizam uns em detrimento de outros”⁵⁵.

Ainda nessa linha, a interdependência vem a exprimir que “a efetivação de um direito é condição para a realização de outros correlatos”, entendendo-se que um direito fundamental “dá suporte ao outro, à maneira de uma teia”⁵⁶.

Enquanto a indivisibilidade e a interdependência são atributos que se revelam na manifestação de direitos na realidade concreta, a integralidade exprime uma condição deontológica, a qual importa que esses direitos “devem ser socialmente exigidos, institucionalmente reconhecidos e amplamente garantidos em sua totalidade”. Traduzem-se, portanto, a indivisibilidade e a interdependência em exigibilidade institucional, o que dá suporte à luta por direitos⁵⁷.

Assim, considerando-se que “o constitucionalismo exige afirmação cotidiana, porque não há conquista definitiva que impeça retrocessos”⁵⁸, aponta-se, num palco de disputa permanente pela efetivação de direitos fundamentais, para a relevância de se buscar e defender uma compreensão integrativa desses direitos.

⁵⁴ CANOTILHO, José Joaquim Gomes; MOREIRA, Vital Martins. **Fundamentos da Constituição**. Coimbra: Coimbra Editoram 1991, p. 99.

⁵⁵ ESCRIVÃO FILHO, Antonio Sergio; SOUSA JUNIOR, José Geraldo de. Para um debate teórico-conceitual e político sobre os direitos humanos como um projeto de sociedade. *In: Os direitos humanos como um projeto de sociedade*: desafios para as dimensões política, socioeconômica, ética, cultural, jurídica e socioambiental. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015, p. 47.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 48.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 49.

⁵⁸ DELGADO, Gabriela Neves. Coragem na travessia. **UnB Notícias**, Opinião, 21.10.2022. Disponível em: <https://noticias.unb.br/artigos-main/6098-coragem-na-travessia>. Acesso em 31.10.2022.

1.2. Direitos fundamentais e dignidade da pessoa humana.

Como visto, além de serem o objetivo e a justificação do Estado, os direitos fundamentais “encarnam valores que constituem a base de toda ordem política de índole democrática”⁵⁹.

Nesse sentido, conforme Gabriela Neves Delgado, o paradigma do Estado Democrático de Direito encontra fundamentação axiológica na declaração, garantia e concretização de direitos fundamentais, os quais se orientam em função da dignidade e submetem as entidades e práticas das sociedades civil e política que o integram⁶⁰.

Na mesma linha, nota Ingo Sarlet:

[...] além da íntima vinculação entre as noções de Estado de Direito, Constituição e Direitos fundamentais, estes, sob o aspecto de concretização do princípio da dignidade da pessoa humana, bem como dos valores da igualdade, liberdade e justiça, constituem condição de existência e medida de legitimidade de um autêntico Estado Democrático e Social de Direito, tal qual consagrado também em nosso direito constitucional positivo vigente⁶¹.

Observa-se que a dignidade se refere à própria condição humana e se encontra em processo de permanente construção na prática constitucional. Tratando-se de uma “qualidade intrínseca do ser humano”, a dignidade é reconhecida sem distinções e independentemente de circunstâncias concretas a todo e qualquer indivíduo⁶².

Como a dignidade é inerente, não é concedida e nem pode ser retirada, sendo, portanto, inalienável e irrenunciável. Por outro lado, é possível que ela seja violada, de modo que, apesar de não depender do reconhecimento pela ordem jurídica para existir, a sua normatização pelo Estado, por meio do Direito, é relevante para que seja efetivamente protegida⁶³.

A dignidade da pessoa humana é tida como limite e tarefa dos poderes estatais e da comunidade em geral, implicando um dever de não ofensa e, ao mesmo tempo, de preservação e criação de condições para que possa ser usufruída. Assim, assume dimensão dúplice,

⁵⁹ ROMITA, Arion Sayon. **Direitos Fundamentais nas Relações de Trabalho**. 5ª ed. São Paulo: LTr, 2014, p. 109.

⁶⁰ DELGADO, Gabriela Neves. Os Paradigmas do Estado Constitucional Contemporâneo. *In*: DELGADO, Mauricio Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. **Constituição da República e direitos fundamentais: dignidade da pessoa humana, justiça social e direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 2017, p. 15-30.

⁶¹ SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2018, p. 63.

⁶² SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade (da pessoa) humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2015, p. 50-51.

⁶³ *Ibid.*, p. 41-71.

constituindo-se em expressão da autonomia e autodeterminação do ser humano e da necessidade de sua proteção e assistência pela comunidade e pelo Estado⁶⁴.

Reportando-se ao pensamento kantiano, identifica-se na dignidade uma vedação à instrumentalização ou à coisificação do ser humano, o que significa que este, como fim em si mesmo, não pode ser tratado como mero instrumento para o alcance de fins alheios e ter a importância de sua vida negada. Desse modo, na ordem jurídico-constitucional, se os valores de liberdade e igualdade e os direitos fundamentais não forem reconhecidos e minimamente assegurados, não haverá espaço para a dignidade da pessoa humana, que, nesse contexto, passa a ser mero objeto de arbítrio⁶⁵.

Com base nessas constatações, Ingo Sarlet formula conceito multidimensional, aberto e inclusivo de dignidade da pessoa humana, definindo-a como:

[...] a qualidade intrínseca e distintiva reconhecida em cada ser humano que o faz merecedor do mesmo respeito e consideração por parte do Estado e da comunidade, implicando, neste sentido, um complexo de direitos e deveres fundamentais que assegurem a pessoa tanto contra todo e qualquer ato de cunho degradante e desumano, como venham a lhe garantir as condições existenciais mínimas para uma vida saudável, além de propiciar e promover sua participação ativa e corresponsável nos destinos da própria existência e da vida em comunhão com os demais seres humanos, mediante o devido respeito aos demais seres que integram a rede da vida⁶⁶

José Afonso da Silva concebe a dignidade da pessoa humana como um atributo que se confunde com a própria existência humana, para a qual reclama condições mínimas de dignidade. O autor considera a dignidade da pessoa humana o “valor supremo que atrai o conteúdo dos direitos fundamentais do homem, desde o direito à vida”⁶⁷, assim como José Gomes Canotilho e Vital Moreira veem na dignidade da pessoa humana a referência constitucional unificadora de todos os direitos fundamentais⁶⁸.

Embora Ingo Sarlet não se alinhe ao entendimento doutrinário que vê na dignidade da pessoa humana o fundamento direto para todos os direitos fundamentais, o autor destaca a necessária imbricação entre eles, em maior ou menor grau. Segundo ele, os direitos fundamentais podem ser reconduzidos à noção de dignidade da pessoa humana, eis que implicam, de formas e intensidades variáveis, a proteção e o desenvolvimento do ser humano⁶⁹.

⁶⁴ SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade (da pessoa) humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2015.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 41-71.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 71.

⁶⁷ SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 9.^a ed. São Paulo: Malheiros, 2000, p. 109.

⁶⁸ CANOTILHO, José Joaquim Gomes; MOREIRA, Vital Martins. **Constituição da República Portuguesa Anotada**. 3.^a ed. Coimbra: Coimbra Editora, 1984, p. 58-59.

⁶⁹ SARLET, Ingo Wolfgang. *Op. cit.*, p. 95-103.

Tem-se, portanto, uma relação de reciprocidade e complementaridade entre a dignidade e os direitos fundamentais. A dignidade da pessoa humana, como princípio fundamental e estruturante, confere sentido e unidade ao ordenamento jurídico, orientando a aplicação e a interpretação dos direitos fundamentais e das demais normas e permitindo a abertura do catálogo constitucional de direitos fundamentais. Por sua vez, os direitos fundamentais concretizam o conteúdo da dignidade da pessoa humana⁷⁰.

Dessa forma, observa-se que o estreito vínculo que se estabelece entre Estado Democrático de Direito e a realização dos direitos fundamentais é agregado por um terceiro elemento, o da dignidade da pessoa humana, que atravessa toda a ordem jurídica. Sob a égide do Estado Democrático de Direito, a dignidade da pessoa humana se coloca como o substrato de valor para os direitos fundamentais, que passam a ser interpretados sob esse específico prisma.

1.3. A Constituição Federal de 1988 e o direito fundamental ao trabalho digno.

No Brasil, o Estado Democrático de Direito se expressa plenamente na Constituição Federal de 1988, que constitui o “luminar para a compreensão do espírito e da lógica da ordem constitucional do país”⁷¹.

Na sucessão do período autoritário, a Constituição de 1988 inovou em matéria de direitos fundamentais no ordenamento jurídico pátrio, finalmente conferindo-lhes tratamento compatível com a sua relevância. Destaca-se, nesse sentido, a situação topográfica dos direitos fundamentais – incluídos logo no início do Texto Constitucional, em capítulo próprio, o que reforça sua condição de valores superiores e parâmetros interpretativos da ordem jurídica –, a sua aplicabilidade imediata, prevista no art. 5º, § 1º, além da caracterização de um regime-jurídico constitucional diferenciado e reforçado, consubstanciado nas cláusulas pétreas, conforme o art. 60, § 4º⁷².

⁷⁰ SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade (da pessoa) humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2015, p. 95-103.

⁷¹ DELGADO, Mauricio Godinho. Constituição da República, Estado Democrático de Direito e Direito do Trabalho. In: DELGADO, Mauricio Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. **Constituição da República e direitos fundamentais: dignidade da pessoa humana, justiça social e direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 2017, p. 42.

⁷² SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2018.

Segundo José Afonso da Silva, a Constituição de 1988, ao adotar os direitos fundamentais em ampla abrangência, traduz “desdobramento necessário” do Estado Democrático de Direito, concepção de Estado acolhida no seu art. 1º⁷³.

Também se inovou ao elevar a dignidade da pessoa humana à posição de núcleo estrutural da ordem constitucional e do sistema jurídico, político e social do país⁷⁴. Em seu Título I, relativo aos princípios fundamentais, a Constituição de 1988 reconhece a dignidade como fundamento do Estado Democrático de Direito (art. 1º, III) e prevê, no Título VII, que a ordem econômica “tem por fim assegurar a todos existência digna” (art. 170, *caput*). Ademais, elenca como objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil a construção de uma sociedade livre, justa e igualitária, requisitos indispensáveis para a concretização da dignidade.

Assim é que Mauricio Godinho Delgado e Gabriela Neves Delgado observam que, sob a égide da Constituição de 1988, a dignidade da pessoa humana assume *status* multifuncional, enquanto “fundamento da vida no país, princípio jurídico inspirador e normativo, e ainda, objetivo de toda a ordem econômica”⁷⁵.

Por abranger toda a ordem jurídica e as relações sociais, a dignidade da pessoa humana não se restringe à esfera da individualidade, alcançando um sentido de afirmação social no plano comunitário. Nessa perspectiva, desponta o trabalho como instrumento de afirmação social, e, portanto, de concretização da dignidade da pessoa humana⁷⁶.

É natural, então, que, além da dignidade da pessoa humana, a Constituição Federal de 1988 tenha elencado como fundamento da República Federativa do Brasil o valor social do trabalho, em combinação com o valor social da livre iniciativa (art. 1º, IV), os quais, juntamente com os demais fundamentos, integram o núcleo estrutural da Constituição.

Nessa linha, definiu-se o trabalho como um direito social fundamental (art. 6º) e estipulou-se um amplo rol de direitos fundamentais trabalhistas (art.7º), estabelecendo-se, ainda, a valorização do trabalho e o primado do trabalho como fundamentos, respectivamente, da ordem econômica e da ordem social (arts. 170, *caput* e 193, *caput*).

Não obstante os notáveis avanços em matéria trabalhista, há de se pontuar que a Constituição de 1998 não deixou de reproduzir contradições da realidade brasileira, como fez

⁷³ SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 9.ª ed. São Paulo: Malheiros, 2000, p. 183.

⁷⁴ DELGADO, Mauricio Godinho. DELGADO, Gabriela Neves. O Princípio da Dignidade da Pessoa Humana e o Direito do Trabalho. **Diálogos entre o Direito do Trabalho e o Direito Constitucional**: estudos em homenagem a Rosa Maria Weber. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 203-218.

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ *Ibid.*

ao restringir os direitos das trabalhadoras domésticas, o que só veio a ser sanado em 2015⁷⁷. Notadamente no campo do Direito Coletivo do Trabalho, a Constituição de 1988 manteve alguns dispositivos autoritário-corporativistas do antigo sistema trabalhista sindical da década de 1930, a exemplo da unidade e do sistema de enquadramento sindical, no art. 8º, II⁷⁸.

Mais do que isso, a vigência da Constituição de 1998, que representa a aderência tardia do ordenamento jurídico brasileiro a um paradigma social protetivo, é contraditada pelas desigualdades e pela persistência de tradições autoritárias, bem como pela ascensão do neoliberalismo no país. Tal constatação, como indica Renata Dutra, no entanto, não deve levar ao abandono ou à substituição desse projeto, mas à “necessidade de aprofundá-lo em uma direção mais democrática e inclusiva”⁷⁹.

Para Bruno Gomes Borges da Fonseca, o direito ao trabalho, em conjunto com a dignidade da pessoa humana, configura “vetor axiológico e interpretativo” da ordem jurídica⁸⁰. Segundo Leonardo Wandelli, a Constituição enfatiza o direito ao trabalho como “expressão da íntima relação que estabelece entre dignidade humana, o valor do trabalho e os direitos e instituições que afetam a vida daqueles que vivem do trabalho”⁸¹.

É evidente, portanto, a opção do constituinte por conferir tratamento privilegiado ao trabalho, atribuindo-lhe centralidade e valorização normativa comparável à da própria dignidade, que dele não prescinde como instrumento de realização. Essa interdependência material e normativa entre os fundamentos da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho⁸² conduzem à consagração do *direito fundamental ao trabalho digno*⁸³, conforme tese de Gabriela Neves Delgado.

Observa-se que o trabalho não violará o homem como fim em si mesmo desde que seja exercido em condições dignas, de modo que a dignidade, enquanto valor, deve ser sustentáculo de todo e qualquer trabalho desempenhado pelo ser humano⁸⁴. Nessa linha, entende-se que

⁷⁷ DUTRA, Renata Queiroz. **Direito do Trabalho**: uma introdução jurídico-política. Belo Horizonte: RTM, 2021, p. 79-80.

⁷⁸ A propósito, conferir: DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 148-151.

⁷⁹ DUTRA, Renata Queiroz. *Op. cit.*, p. 82.

⁸⁰ FONSECA, Bruno Gomes Borges da. **Direito humano e fundamental ao trabalho**. Curitiba: CRV, 2019, p. 410.

⁸¹ WANDELLI, Leonardo Vieira. O direito fundamental ao conteúdo do próprio trabalho: uma reconstrução normativa do direito ao trabalho. **Espaço Jurídico Journal of Law**, v. 17, n. 3, set./dez. 2016, p. 1016.

⁸² GOMES, Ana Cláudia Nascimento. O valor social do trabalho: análise principiológica à luz do direito fundamental ao trabalho digno. *In: Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI*, Volume I. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 91-101.

⁸³ DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno**. 2ª ed. São Paulo: LTr, 2015, p. 182.

⁸⁴ *Ibid.*

“quando a Constituição Federal de 1988 se refere ao direito ao trabalho, implicitamente já está compreendendo que o trabalho valorizado pelo Texto Constitucional é o trabalho digno”, considerada a relação lógica entre direitos fundamentais e dignidade da pessoa humana e o fato de que somente o trabalho realizado em condições dignas pode ser instrumento de consolidação da identidade social e de emancipação coletiva⁸⁵.

Dessa forma, a categoria do direito fundamental ao trabalho digno propõe uma reconstrução jurídica da proteção ao trabalho, baseada na orientação de que toda manifestação do valor trabalho digno deve ser objeto de proteção pelo Direito do Trabalho⁸⁶.

Considerando que o reconhecimento do trabalho digno como valor e direito não prescinde da sua concretização⁸⁷ e que o direito fundamental veicula também um dever fundamental de proteção, destaca-se, nesta pesquisa, o papel de se proteger o trabalho digno por meio da regulamentação jurídica – seja no âmbito da relação de emprego, das relações de trabalho *lato sensu* ou das relações sindicais⁸⁸.

Assim, defende-se que todos os trabalhadores e trabalhadoras devem ter assegurados ao menos os direitos fundamentais, os quais compõem um patamar mínimo de preservação da dignidade do trabalhador⁸⁹. Esse patamar mínimo, identificado por Mauricio Godinho Delgado como o que “a sociedade democrática não concebe ver reduzido, sob pena de se afrontarem a própria dignidade da pessoa humana e a valorização mínimo deferida ao trabalho”, é integrado de direitos que estão previstos, no Direito do Trabalho brasileiro, em três grandes eixos jurídicos organicamente vinculados⁹⁰.

O primeiro eixo de proteção jurídica compreende as normas de tratados e convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, que compõem um patamar mínimo universal de direitos, entre os quais o direito à remuneração mínima, o direito à segurança e à higiene no trabalho, a proteção ao trabalho e ao emprego, o direito ao descanso, ao lazer e à limitação razoável das horas de trabalho, o direito de greve e de organização em sindicatos, entre outros⁹¹.

O segundo eixo refere-se aos direitos fundamentais dos trabalhadores dispostos no art. 7º da Constituição Federal – ressalvadas as hipóteses de flexibilização previstas nos incisos VI,

⁸⁵ DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno**. 2ª ed. São Paulo: LTr, 2015, p. 182.

⁸⁶ *Ibid.*, p. 178-208.

⁸⁷ *Ibid.*, p. 184.

⁸⁸ *Ibid.*, p. 178-208.

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 138.

⁹¹ DELGADO, Gabriela Neves. *Op. cit.*, p. 189.

XIII e XIV –, os quais entende-se serem direitos assegurados a todo e qualquer trabalhador, conforme a possibilidade estrutural de cada modalidade de trabalho⁹².

Por fim, o terceiro eixo é integrado pelos direitos de indisponibilidade absoluta estabelecidos na legislação infraconstitucional, a exemplo da Consolidação do Trabalho, como as normas de saúde e segurança e de proteção contra acidentes de trabalho⁹³.

Tais eixos jurídicos de proteção não se voltam apenas à satisfação das necessidades de subsistência do sujeito trabalhador, mas possuem uma dimensão ética, “já que exaltam o homem em sua condição valorosa e superior de ser humano, o que significa, em outra medida, o direito de viver em elevadas condições de dignidade”⁹⁴.

Também Adalcy Rachid Coutinho observa que “as necessidades atendidas pelo trabalho ultrapassam a subsistência enquanto condição material do viver e projetam a insuficiência de um mínimo existencial como conteúdo indicativo para a dignidade da pessoa humana”, concebendo o trabalho como campo de reconhecimento social do trabalhador individual e coletivamente⁹⁵.

Fábio Rodrigues Gomes destaca que o sujeito trabalhador constrói sua vida não só *por meio* do trabalho, mas também *no* trabalho, sendo o trabalho humano, portanto, um valor em si mesmo. Enquanto medida de concretização da dignidade da pessoa humana, o valor do trabalho é juridicizado por meio do direito fundamental ao trabalho⁹⁶.

Em reforço ao vínculo entre trabalho e dignidade, destaca-se, na esteira das lições de Christophe Dejours, a centralidade do trabalho para a subjetividade humana, como caminho que pode gerar tanto o melhor quanto o pior, conduzindo à autorrealização ou, no outro extremo, ao adoecimento do trabalhador⁹⁷.

Com isso em vista, Leonardo Wandelli afirma que o direito ao trabalho tem sua fundamentalidade material revelada não só na dimensão do “ter” – na qual representa uma plataforma de acesso a bens como contraprestação da venda da força de trabalho –, mas, principalmente, na dimensão do “ser”, como forma de satisfação direta das condições para uma existência digna. O trabalho, portanto, não pode ser concebido apenas como instrumento para

⁹² DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno**. 2ª ed. São Paulo: LTr, 2015, p. 189.

⁹³ *Ibid.*, p. 189-190.

⁹⁴ *Ibid.*, p. 188.

⁹⁵ COUTINHO, Adalcy Rachid. A dimensão do princípio da dignidade e a relação de trabalho. *In: Diálogos entre o direito do trabalho e o direito constitucional: estudos em homenagem a Rosa Maria Weber*. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 75-96.

⁹⁶ GOMES, Fábio Rodrigues. **O direito fundamental ao trabalho: perspectivas histórica, filosófica e dogmático-analítica**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2008, p. 46-67.

⁹⁷ DEJOURS, Christophe. Psicopatologia do trabalho – Psicodinâmica do Trabalho. **Laboreal**, n. 7, vol (1), 2011, p. 13-16.

a obtenção de outros bens, sendo, nas palavras do autor, um “satisfator de necessidades de autorrealização e desenvolvimento da corporalidade, de afirmação identitária, de conquista da saúde, de aprendizado ético e político do viver juntos, de construção de vínculos de solidariedade e pertencimento”⁹⁸.

Propõe-se, assim, uma recuperação do sentido do trabalho como direito, em reforço a sua normatividade, tendo como núcleo o *direito fundamental ao conteúdo do próprio trabalho*, o qual implica tomar o trabalho como mediador da autorrealização humana, considerando as condições da atividade e a organização do trabalho:

Quem trabalha não somente trabalha para outrem, mas também trabalha para si mesmo, consigo mesmo e com outrem. Disso que se sustenta que o direito ao trabalho inclui, como sua dimensão central, que afeta a compreensão de todas as demais, o direito ao conteúdo do próprio trabalho: à atividade e às condições da organização do trabalho⁹⁹.

É certo, portanto, que o projeto democrático da Constituição de 1988, com a consolidação de um direito fundamental ao trabalho, dá novo fôlego ao princípio da proteção. Este, que compõe o centro da principiologia do Direito do Trabalho, almejando a redução das disparidades de poder inerentes à relação de trabalho, passa a ser entendido com base em uma abrangente perspectiva constitucionalizada e se volta a dar concretude à dignidade da pessoa humana por meio da realização de direitos fundamentais¹⁰⁰.

Como sustenta Gabriela Neves Delgado¹⁰¹:

A partir de sua posição de centralidade no ordenamento jurídico brasileiro, a Constituição Federal de 1988 direciona o intérprete a compreendê-la como base de unidade das relações de trabalho no Brasil, ao mesmo tempo em que exige dos juslaboralistas que decidam os casos concretos e fundamentem suas decisões a partir da sólida relação entre o Direito Constitucional e o Direito do Trabalho. Somente assim o Direito do Trabalho, refletido eticamente, poderá se afirmar como um dos mais sólidos e democráticos instrumentos para a concretização e a vivência da dignidade do ser humano.

Em outras palavras, compreende-se que a tarefa de concretização do direito fundamental ao trabalho digno impõe aos intérpretes do Direito, inclusive ao Poder Judiciário, o dever de ler

⁹⁸ WANDELLI, Leonardo Vieira. O direito fundamental ao conteúdo do próprio trabalho: uma reconstrução normativa do direito ao trabalho. *Espaço Jurídico Journal of Law*, v. 17, n. 3, set./dez. 2016, p. 1021.

⁹⁹ *Ibid.*

¹⁰⁰ DELGADO, Gabriela Neves; BORGES, Lara Parreira de Faria. A revisitação do princípio da proteção pelo discurso constitucional trabalhista no Tribunal Superior do Trabalho. *In: DELGADO, Gabriela Neves; et al. (coord.). Direito Constitucional do Trabalho: princípios e jurisdição constitucional do TST*. São Paulo: LTr, 2015.

¹⁰¹ *Ibid.*, p. 65.

e entender o Direito do Trabalho pelas lentes da Constituição, ou seja, por meio do *Direito do Trabalho constitucionalizado*.

1.4. A Constituição Federal de 1988 e o direito fundamental à saúde.

Para além do lugar de destaque que confere ao trabalho, a Constituição Federal de 1988 também é marcada pela positivação da saúde como um direito fundamental social. Apesar de ser um direito fundamental de segunda geração, a saúde só veio a ser expressamente reconhecida como tal pela ordem constitucional brasileira no texto de 1988, em seus arts. 6º e 196 a 200.

Até então, as referências constitucionais à saúde limitavam-se a normas de distribuição de competências legislativas e executivas no combate a endemias e epidemias, além de normas de tutela indireta, como é o caso das normas trabalhistas e de assistência social¹⁰². Como pontua José Afonso da Silva, “é espantoso como um bem extraordinariamente relevante à vida humana só agora é elevado à condição de direito fundamental do homem”¹⁰³.

Além de afirmar a saúde como um direito fundamental, enquanto direito social e dever do Estado, a Constituição de 1988 promove a institucionalização do Sistema Único de Saúde, assentada na garantia de acesso universal e igualitário à saúde, atribui relevância pública às ações e serviços de saúde e determina a submissão do setor privado às normas do setor público de saúde¹⁰⁴.

Em suma, a Constituição de 1988 marca a transformação da saúde em um direito de cidadania e a criação de um sistema público universal e descentralizado¹⁰⁵, perspectiva que é também acomodada, em seguida, pela edição da Lei n. 8.080/1990, a Lei Orgânica da Saúde, a dispor sobre “as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes”.

A forma como o tema é disciplinado na Constituição de 1988 é compatível com a evolução do conceito de saúde. Durante muito tempo, a saúde foi associada de maneira restritiva

¹⁰² SARLET, Ingo Wolfgang; FIGUEIREDO, Mariana Filchtiner. O direito fundamental à proteção e à promoção da saúde no Brasil: principais aspectos e problemas. *In: Temas Aprofundados da Defensoria Pública*, São Paulo: Editora Jus Podivm, V. 1, 2ª ed., 2014, p. 111-146.

¹⁰³ SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 9.ª ed. São Paulo: Malheiros, 2000, p. 311.

¹⁰⁴ SARLET, Ingo Wolfgang; FIGUEIREDO, Mariana Filchtiner. *Op. cit.*

¹⁰⁵ PAIVA, Carlos Henrique Assunção; TEIXEIRA, Luiz Antonio. Reforma sanitária e a criação do Sistema Único de Saúde: notas sobre contextos e autores. **História, Ciências, Saúde** - Manguinhos [online]. 2014, v. 21, n. 1, p. 15-36. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-59702014000100002>. Acesso em 12.02.2022.

à inexistência de patologias¹⁰⁶, o que passou a mudar notadamente quando a Organização Mundial da Saúde (OMS) afirma, na sua Constituição, elaborada em 1946, que a saúde “é um estado de completo bem-estar físico, mental e social, e não consiste apenas na ausência de doença ou de enfermidade”¹⁰⁷, adotando, portanto, um conceito positivo¹⁰⁸.

Essa ampliação conceitual revela a necessidade de se compreender a proteção à saúde não apenas do ponto de vista curativo, mas também em seus aspectos preventivo e promocional, entendimento que encontra manifestação no Texto Constitucional¹⁰⁹, como indicam Ingo Sarlet e Mariana Filchtiner Figueiredo:

Seguindo as diretrizes textuais do artigo 196 da CF, toma-se o termo “recuperação” como referência à concepção de “saúde curativa”, ou seja, à garantia de acesso, pelos indivíduos, aos meios que lhes possam trazer a cura da doença, ou pelo menos uma sensível melhora na qualidade de vida, (hipótese mais comum nos tratamentos contínuos). Já as expressões “redução do risco de doença” e “proteção” reportam-se à ideia de “saúde preventiva”, pela realização das ações e políticas de saúde que tenham por escopo evitar o surgimento da doença ou do dano à saúde (individual ou pública), ensejando a imposição de deveres específicos de proteção, decorrentes, entre outros, da vigência dos princípios da precaução e prevenção. O termo “promoção”, enfim, atrela-se à busca da qualidade de vida, por meio de ações que objetivem a melhora das condições de vida e de saúde das pessoas [...] ¹¹⁰.

Daí a falar-se não apenas em um direito à saúde, mas em um direito à proteção e à promoção da saúde¹¹¹, direito este de conteúdo inacabado, relativamente aberto ou atualizável, já que “suas possibilidades e potencialidades dependem de uma técnica que não cessa de avançar e se aperfeiçoar e, portanto, de aumentar seu leque de exigibilidade”¹¹².

¹⁰⁶ SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. **A saúde do trabalhador como um direito humano**: conteúdo essencial da dignidade humana. São Paulo: LTr, 2008, p. 81-86.

¹⁰⁷ WORLD HEALTH ORGANIZATION. 1946. **Constitution of the World Health Organization**. Disponível em: https://www.who.int/governance/eb/who_constitution_en.pdf. Acesso em 12.02.2022.

¹⁰⁸ Note-se, também, que o conceito oficial da OMS não é isento de críticas, principalmente se consideradas as dificuldades de se definir “bem-estar”. Nesse sentido, cita-se: DEJOURS, Christophe. Por um novo conceito de saúde. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, 14 (54), 1986, p. 7-11. No entanto, como pondera Sebastião Geraldo de Oliveira, a amplitude do conceito da OMS, independentemente de algum grau de subjetivismo, permite acomodar avanços protetivos, não se tornando obsoleta conforme a evolução da sociedade. A propósito, confira-se: OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 6ª ed. São Paulo: LTr, 2011, p. 126.

¹⁰⁹ Vale pontuar que a Lei Orgânica da Saúde (Lei n. 8.080/1990), em seu art. 3º, também revela a opção do legislador por adotar o conceito de saúde da OMS, ao caracterizar como determinantes e condicionantes da saúde “a alimentação, a moradia, o saneamento básico, o meio ambiente, o trabalho, a renda, a educação, a atividade física, o transporte, o lazer e o acesso aos bens e serviços essenciais” e ao associar à saúde “as ações que se destinam a garantir às pessoas e à coletividade condições de bem-estar físico, mental e social”.

¹¹⁰ SARLET, Ingo Wolfgang; FIGUEIREDO, Mariana Filchtiner. O direito fundamental à proteção e à promoção da saúde no Brasil: principais aspectos e problemas. *In*: **Temas Aprofundados da Defensoria Pública**, São Paulo: Editora Jus Podivm, V. 1, 2ª ed., 2014, p. 116-117.

¹¹¹ *Ibid.*, p. 111-146.

¹¹² SILVA, José Antônio Ribeiro da. A incolumidade psicofísica do trabalhador como direito fundamental. *In*: **Direito Ambiental do Trabalho**: apontamentos para uma teoria geral, volume 5. FELICIANO, Guilherme

Assim como em relação aos demais direitos fundamentais, a fundamentalidade material do direito à saúde decorre da importância do bem jurídico protegido. Tem-se especificamente o direito fundamental à saúde como pressuposto de uma vida com dignidade e, portanto, da garantia das condições para o gozo de outros direitos fundamentais, ao permitir o desenvolvimento da pessoa humana e de sua personalidade¹¹³.

Nesse sentido, é possível dizer que “a salvaguarda do direito à saúde também se dá pela proteção conferida a outros bens fundamentais, em relação aos quais apresenta zonas de convergência e mesmo de superposição (direitos e deveres)¹¹⁴”, o que reforça a interdependência entre os direitos fundamentais e a intersectorialidade das políticas de saúde.

De fato, onde não houver proteção à saúde, restará esvaziado o direito à vida. Isso porque os bens protegidos em última instância pelo direito à saúde são a vida e suas projeções exteriores, materializadas na integridade física e psíquica, os quais “convergem com o direito à saúde, para se tornar um só”¹¹⁵.

Assim como os demais direitos sociais em geral, o direito fundamental à saúde veicula posições jurídico-fundamentais tanto de cunho abstencionista quanto prestacional¹¹⁶. Em sua dimensão negativa, tem-se a proteção da saúde individual e coletiva contra agressões de terceiros e contra ingerências indevidas do Estado e particulares, da qual se extrai o dever do Estado e dos agentes privados de não prejudicar a saúde dos indivíduos e da coletividade¹¹⁷.

Por sua vez, a dimensão positiva reveste-se do direito de exigir do poder público prestações materiais de proteção à saúde individual e pública, o que alcança tanto as prestações em sentido amplo, como o acesso a hospitais, tratamentos, exames e medicamentos, quanto deveres de caráter organizatório e procedimental dos serviços de assistência à saúde, da participação de agentes privados, e dos órgãos de promoção de políticas públicas¹¹⁸.

Guimarães; SARLET, Ingo Wolfgang; MARANHÃO, Ney; FENSTERSEIFE, Tiago (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 88.

¹¹³ SARLET, Ingo Wolfgang; FIGUEIREDO, Mariana Filchtiner. O direito fundamental à proteção e à promoção da saúde no Brasil: principais aspectos e problemas. *In: Temas Aprofundados da Defensoria Pública*, São Paulo: Editora Jus Podivm, V. 1, 2ª ed., 2014, p. 111-146.

¹¹⁴ *Ibid.*, p. 113.

¹¹⁵ SILVA, José Antônio Ribeiro da. A incolumidade psicofísica do trabalhador como direito fundamental. *In: Direito Ambiental do Trabalho*: apontamentos para uma teoria geral, volume 5. FELICIANO, Guilherme Guimarães; SARLET, Ingo Wolfgang; MARANHÃO, Ney; FENSTERSEIFE, Tiago (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 135.

¹¹⁶ CANOTILHO, José Joaquim Gomes; MOREIRA, Vital Martins. **Constituição da República Portuguesa Anotada**. 3ª ed. Coimbra: Coimbra Editora, 1984, p. 342.

¹¹⁷ SARLET, Ingo Wolfgang. Algumas considerações em torno do conteúdo, eficácia e efetividade do direito à saúde na Constituição de 1988. **Revista Eletrônica sobre a Reforma do Estado (RERE)**, Salvador, n. 11, p. 1-17, set./out./nov. 2007. Disponível em: <https://tinyurl.com/yyqwv2pj>. Acesso em 12.02.2022.

¹¹⁸ *Ibid.*

Quanto à fundamentalidade formal, é de se destacar, naturalmente, a mais elevada posição ocupada pelo direito à saúde na hierarquia das normas jurídicas, a sua aplicabilidade imediata, conforme disposto no art. 5º, § 1º, da CF, além da sua eficácia também em relação aos particulares¹¹⁹.

Nesse último ponto, nota-se que a eficácia do direito fundamental à saúde na esfera privada assume tanto um caráter defensivo, de vedação de condutas que prejudiquem o gozo do direito à saúde de outros indivíduos ou da coletividade, como também um sentido de dever compartilhado, lastreado no princípio da solidariedade, de preservação da saúde individual e pública para as presentes e futuras gerações¹²⁰.

Tanto é assim que a Lei n. 8.080/1990 é categórica ao afirmar, nos parágrafos do art. 2º, que o dever do Estado de garantir a saúde – traduzido na formulação e na execução de políticas de redução de riscos de doenças e na instituição do acesso universal e igualitário às ações para promoção, proteção e recuperação da saúde –, não exclui o dever das pessoas, da família, das empresas e da sociedade de respeito e preservação da saúde.

A constatação de que o direito à saúde tem eficácia não só em relação ao Estado, mas também em relação aos agentes e entidades particulares, revela-se especialmente relevante para as relações de trabalho. Nesse âmbito, como se verá a seguir, as interações entre saúde e trabalho, visualizadas na perspectiva do postulado constitucional da dignidade humana, conduzem à apreensão de um *direito fundamental à saúde do trabalhador*.

1.5. O direito fundamental à saúde do trabalhador.

1.5.1. A evolução da proteção jurídica à saúde do trabalhador.

Assim como o conceito de saúde não é estático, os conceitos e práticas relacionadas à saúde no trabalho evoluíram e se complementaram ao longo do tempo, influenciadas, como pontuam René Mendes e Elizabeth Costa Dias, pelo contexto político, econômico e social vigente. Assim, apesar de traços gerais em comum, a assimilação desses conceitos e sua tradução em instrumentos de proteção jurídica seguiram ritmos próprios¹²¹.

¹¹⁹ SARLET, Ingo Wolfgang; FIGUEIREDO, Mariana Filchtiner. O direito fundamental à proteção e à promoção da saúde no Brasil: principais aspectos e problemas. *In: Temas Aprofundados da Defensoria Pública*, São Paulo: Editora Jus Podivm, V. 1, 2ª ed., 2014, p. 111-146.

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ MENDES, René; DIAS, Elizabeth Costa. Da medicina do trabalho à saúde do trabalhador. *Rev Saúde públ., S.Paulo*, 25, 1991, p. 341-349.

No final do século XIX, a severa exploração da força de trabalho advinda da Revolução Industrial, acompanhada de acidentes, adoecimentos e longas jornadas de trabalho, impulsionou a adoção dos primeiros atos normativos de proteção ao trabalhador na Europa Ocidental, sobretudo quanto à limitação da jornada, o trabalho noturno e o trabalho de crianças na indústria¹²².

Contribuiu com o avanço da preocupação com a saúde do trabalhador a criação da Organização Internacional do Trabalho, em 1919, que, já em suas primeiras convenções, trouxe normas de proteção à integridade física dos trabalhadores, pertinentes à limitação de jornada na indústria, a proteção à maternidade, ao trabalho noturno de crianças e mulheres e à idade mínima para o trabalho industrial¹²³.

Nessa progressão, no que diz respeito à concepção dominante acerca da relação trabalho-saúde, veio a se consolidar a etapa da “medicina do trabalho”. Esta centrou-se na inserção da figura do médico na própria fábrica, que se encarregaria de promover a adaptação do operário ao trabalho e a manutenção da sua saúde. Buscava-se, assim, assegurar a continuidade do modelo de produção taylorista/fordista, já que a produtividade pretendida demandava trabalhadores sadios¹²⁴. Ao médico, no entanto, não caberia interferir no processo produtivo e eliminar fatores nocivos, mas tão somente tratar e curar o trabalhador enfermo¹²⁵.

No Brasil, a Constituição de 1934 foi a primeira a trazer normas específicas, ainda incipientes, de medicina e segurança do trabalho, as quais foram mantidas nos textos constitucionais seguintes. Em 1946, sob a égide da Constituição de 1937, foi aprovada a Consolidação das Leis do Trabalho, já contendo, no capítulo V do título II, normas de segurança e medicina do trabalho¹²⁶.

Em resposta às difíceis condições de trabalho experimentadas pelos trabalhadores durante o período da 2ª Guerra Mundial e ao progresso da tecnologia industrial, a medicina do trabalho se expandiu, alcançando-se a etapa da “saúde ocupacional”, cujo foco é uma atuação multidisciplinar que intervenha no local de trabalho – ainda a fábrica – para controlar riscos ambientais e agir, portanto, sobre os agentes causadores de enfermidades e acidentes¹²⁷.

¹²² OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 6ª ed. São Paulo: LTr, 2011, p. 59-61.

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ MENDES, René; DIAS, Elizabeth Costa. Da medicina do trabalho à saúde do trabalhador. **Rev Saúde públ., S.Paulo**, 25, 1991, p. 341-349.

¹²⁵ OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. *Op. cit.*, p. 56-58.

¹²⁶ PADILHA, Norma Sueli. Meio ambiente do trabalho equilibrado: um direito humano fundamental do trabalhador. *In: Diálogos entre o direito do trabalho e o direito constitucional: estudos em homenagem a Rosa Maria Weber*. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 505-527.

¹²⁷ OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. *Op. cit.*, p. 59-61.

A adoção do modelo de saúde ocupacional ocorreu de forma tardia no Brasil. Em 1972, com a Portaria do Ministério do Trabalho n. 3.237/1972, o Brasil ainda tornava obrigatórios os Serviços Especializados em Segurança e Medicina no Trabalho (SESMT) em grandes empresas – medida enquadrável na etapa anterior, da medicina do trabalho¹²⁸.

No fim daquela década, em um contexto no qual o Brasil era recordista mundial em acidentes de trabalho, deu-se a alteração do capítulo da CLT relativo às normas de saúde e segurança do trabalho, por meio da Lei n. 6.514/1977, que destacou a necessidade de prevenção de doenças e acidentes, inserindo a proteção à saúde do trabalhador no meio ambiente de trabalho¹²⁹. No ano seguinte, o Ministério do Trabalho, no exercício da competência que lhe é conferida pelo art. 200 da CLT para editar normas complementares de segurança e medicina do trabalho, publicou a Portaria n. 3.214/1978, aprovando as primeiras Normas Regulamentadoras (de n. 1 a 28).

As Normas Regulamentadoras trouxeram importantes avanços normativos para a proteção à saúde do trabalhador no Brasil, com destaque para a obrigatoriedade de equipes multidisciplinares no local de trabalho (NR-4), a avaliação quantitativa de riscos ambientais e a adoção de limites de tolerância (NR-7 e NR-15). No entanto, manteve-se a prática medicalizada de cunho individual, voltada exclusivamente para os trabalhadores formais¹³⁰, e a cultura de desrespeito à saúde do trabalhador no meio ambiente de trabalho¹³¹.

No plano geral, a partir da segunda metade da década de 1960, movimentos sociais colocaram o próprio trabalhador – antes considerado apenas objeto das medidas de saúde, segurança e higiene no trabalho – como protagonista da discussão em torno da saúde. Veio à tona a necessidade de reconhecimento do direito do trabalhador à informação quanto aos riscos e às medidas de segurança, do direito de ser consultado sobre o processo produtivo e as condições de trabalho e de participar ativamente por meio de mecanismos institucionalizados¹³².

Nesse cenário, desenvolveu-se a etapa da “saúde do trabalhador”, cujo objeto consiste no “processo saúde e doença dos grupos humanos, em sua relação com o trabalho”, em uma

¹²⁸ OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 6ª ed. São Paulo: LTr, 2011, p. 56-58.

¹²⁹ PADILHA, Norma Sueli. Meio ambiente do trabalho equilibrado: um direito humano fundamental do trabalhador. In: **Diálogos entre o direito do trabalho e o direito constitucional**: estudos em homenagem a Rosa Maria Weber. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 505-512.

¹³⁰ MENDES, René; DIAS, Elizabeth Costa. Da medicina do trabalho à saúde do trabalhador. **Rev Saúde públ.**, São Paulo, 25, 1991, p. 341-349.

¹³¹ PADILHA, Norma Sueli. *Op. cit.*

¹³² MENDES, René; DIAS, Elizabeth Costa. *Op. cit.*

perspectiva de humanização do trabalho e de intervenções não apenas direcionadas ao adoecimento causado por agentes específicos ou fatores de risco, mas também no sentido da subjetividade e da apropriação do trabalho pelo próprio trabalhador¹³³.

Tal preocupação se manifesta na aprovação, em 1981, da Convenção n. 155 da OIT, sobre a Segurança e a Saúde dos Trabalhadores, que avançou ao prever, entre outras medidas, a fixação, pelos Estados signatários, de políticas nacionais em matéria de segurança, saúde e meio ambiente de trabalho, a conjugação de esforços de empregados e empregadores quanto à segurança e higiene e a necessidade de adaptação de aspectos do trabalho às capacidades dos trabalhadores. Destaca-se a adoção de um conceito abrangente de saúde em sua relação com o trabalho, que “não visa apenas a ausência de doença ou de enfermidade; inclui também os elementos físicos e mentais que afetam a saúde diretamente relacionados com a segurança e a higiene no trabalho”¹³⁴.

A introdução da etapa da saúde do trabalhador, no Brasil, identifica-se com o processo de redemocratização, na década de 1980. Ao tempo em que emergiram novas práticas sindicais que reivindicavam melhores condições de trabalho, consolidou-se uma nova concepção do papel do trabalho na determinação do processo saúde-doença. Também foram denunciadas a insuficiência das políticas públicas e do sistema de saúde de modo geral e especificamente em relação aos trabalhadores¹³⁵.

Sebastião Geraldo de Oliveira identifica que, ao tempo em que eram consolidadas as ideias concernentes à etapa da saúde do trabalhador, já emergia uma nova etapa na compreensão desse direito, a da “qualidade de vida no trabalho”. Nela, há uma ampliação e um aprofundamento do conceito de saúde de modo a alcançar a qualidade de vida do trabalhador, considerando-se a integração e a inseparabilidade das dimensões do homem-trabalhador e do homem-social, enquanto ser humano dignificado que tem vida dentro e fora do trabalho”¹³⁶.

Trata-se de um olhar holístico sobre o trabalho, atento aos fatores que, internos ou externos ao ambiente da empresa, afetam a qualidade de vida da pessoa que trabalha. Conforme o autor acentua:

¹³³ MENDES, René; DIAS, Elizabeth Costa. Da medicina do trabalho à saúde do trabalhador. **Rev Saúde públ.**, São Paulo, 25, 1991, p. 347.

¹³⁴ ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Convenção n. 155** – Segurança e Saúde dos Trabalhadores, 1981. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c155_pt.htm. Acesso em 10.02.2022.

¹³⁵ MENDES, René; DIAS, Elizabeth Costa. *Op. cit.*, p. 341-349.

¹³⁶ OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 6ª ed. São Paulo: LTr, 2011, p. 73.

No enfoque global, verificam-se todos os fatores que interferem no bem-estar do empregado. Não só o posto de trabalho, mas tudo que está em volta, o ambiente de trabalho. E não só o ambiente físico, mas todo o complexo de relações humanas na empresa, a forma de organização do trabalho, sua duração, os ritmos, os turnos, os critérios de remuneração, as possibilidades de progresso, o “clima” organizacional, a satisfação dos trabalhadores etc¹³⁷.

Tem-se, portanto, a superação da visão da saúde do trabalhador restrita à segurança e à medicina do trabalho e limitada à monetarização dos riscos no contrato de trabalho ou ao recebimento de benefícios previdenciários, avançando-se no sentido da integração sistêmica de trabalho, saúde e meio ambiente¹³⁸.

Os avanços propostos pelas etapas da “saúde do trabalhador” e da “qualidade de vida” são acomodados pela Constituição Federal de 1988, que, como já visto, consagra, nos arts. 6º e 194, a saúde como um direito fundamental social.

No campo específico das relações de trabalho, a Constituição fixa o direito à redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio das normas de saúde, higiene e segurança (art. 7º, XXII) e o direito ao seguro contra acidentes de trabalho e à indenização por danos (art. 7º, XXVIII), além de trazer diversos outros direitos fundamentais trabalhistas associados à proteção da saúde do trabalhador – como é o caso da limitação da jornada de trabalho, do repouso semanal remunerado e da proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre a menores de dezoito anos (art. 7º, XIII, XV e XXXIII) – e de elencar a saúde como uma das necessidades básicas que o salário mínimo deve atender (art. 7º, IV).

Ao prever a saúde enquanto direito de todos e dever do Estado (art. 196), o constituinte atribui ao Sistema Único de Saúde a competência de executar ações de “saúde do trabalhador” (art. 200, II), na linha da qual a Lei Orgânica de Saúde (Lei n. 8.080/1990) instituiu normas de proteção à saúde do trabalhador.

O caráter nitidamente progressista da Constituição em relação à proteção da saúde do trabalhador se revela, por fim, em capítulo específico a tratar do meio ambiente ecologicamente equilibrado, considerado “essencial à sadia qualidade de vida” (art. 225), e no qual se inclui expressamente o meio ambiente de trabalho (art. 200, VII).

Da interpretação sistemática dos dispositivos em referência, aos quais agregam-se, ainda, o fundamento da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III) e a inviolabilidade do direito

¹³⁷ OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 6ª ed. São Paulo: LTr, 2011, p. 73-74.

¹³⁸ PADILHA, Norma Sueli. Meio ambiente do trabalho equilibrado: um direito humano fundamental do trabalhador. In: **Diálogos entre o direito do trabalho e o direito constitucional**: estudos em homenagem a Rosa Maria Weber. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 505-527.

à vida (art. 5º, *caput*), extrai-se a “nítida interrelação entre o direito à vida e à saúde do trabalhador, esta como exigência de uma vida digna, com qualidade”¹³⁹.

Assim, considera-se como uma das espécies do direito fundamental à saúde, o direito fundamental à saúde do trabalhador¹⁴⁰, o qual, por sua vez, revela-se como dimensão do direito fundamental ao trabalho digno.

1.5.2. Aproximações entre o Direito do Trabalho e o Direito Ambiental.

Na linha das reflexões do tópico anterior, tem-se que a promulgação da Constituição de 1988 representou um grande marco na proteção do meio ambiente de trabalho, apresentando, como se verá a seguir, uma visão sistêmica, integrada e interdisciplinar do meio ambiente de trabalho, sob a influência do diálogo entre o Direito do Trabalho e o Direito Ambiental¹⁴¹.

O advento do modo capitalista de produção trouxe consigo dois grandes fenômenos que viriam a exigir respostas do Direito, considerada a massificação e a complexificação da sociedade: a questão social, consistente na degradação da qualidade de vida e da saúde dos trabalhadores, de que resultam doenças ocupacionais e acidentes de trabalho, e a questão ambiental, que implica o desequilíbrio e a destruição de ecossistemas¹⁴².

Essa “questão social” passou a ser enfrentada com a adoção das primeiras normas em Direito do Trabalho no início do século XX, como resultado da tomada de consciência coletiva da classe trabalhadora, o que culminou no reconhecimento do trabalho como um direito de segunda geração¹⁴³ e deu as bases para a construção de um marco jurídico-político protetivo do trabalho¹⁴⁴.

Por sua vez, a conscientização quanto à necessidade de fazer frente às crescentes explorações e agressões ao meio ambiente só se firmou mais tarde, vindo o direito ao meio

¹³⁹ SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. **A saúde do trabalhador como um direito humano**: conteúdo essencial da dignidade humana. São Paulo: LTr, 2008, p. 99.

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 97-102.

¹⁴¹ PADILHA, Norma Sueli. Meio ambiente do trabalho equilibrado: um direito humano fundamental do trabalhador. *In: Diálogos entre o direito do trabalho e o direito constitucional*: estudos em homenagem a Rosa Maria Weber. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 505-527.

¹⁴² PADILHA, Norma Sueli. O equilíbrio do meio ambiente do trabalho: direito fundamental do trabalhador e de espaço interdisciplinar entre o direito do trabalho e o direito ambiental. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 77, n. 4, p. 231-258, out./dez. 2011.

¹⁴³ *Ibid.*

¹⁴⁴ DUTRA, Renata Queiroz. **Direito do Trabalho**: uma introdução jurídico-política. Belo Horizonte: RTM, 2021, p. 40.

ambiente a ser reconhecido apenas em meados da década de 1970, entre os direitos de terceira geração, de natureza difusa¹⁴⁵.

Em 1972, a Declaração de Estocolmo marcou, em nível internacional, a afirmação do direito ambiental como um direito de titularidade ampla e cuja proteção é de responsabilidade não só dos Estados, mas de toda a sociedade¹⁴⁶, abrindo-se caminho para o reconhecimento do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado nos textos constitucionais seguintes¹⁴⁷.

Foi o que ocorreu no Brasil, com a Constituição Federal de 1988, que, por meio do art. 225, marcou a fixação do direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, considerado “bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida”, sendo dever da coletividade e do Poder Público “defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado é consagrado pela Constituição, mas o meio ambiente em si por ela não é conceituado, exigindo-se, para tanto, um diálogo interdisciplinar do Direito com outros campos do saber¹⁴⁸. Nessa linha, extrai-se uma concepção ampla do bem jurídico meio ambiente, que, embora seja unitário, se desdobra em quatro aspectos necessariamente integrados¹⁴⁹.

Como observa Tiago Fensterseifer, pode-se falar no meio ambiente natural – que compreende o solo, a água, o ar, a flora e a fauna –, no meio ambiente artificial, ou seja, o espaço urbano construído –, no meio ambiente cultural – que diz respeito ao patrimônio histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e turístico –, e, enfim, no meio ambiente de trabalho¹⁵⁰. Este último, nas palavras de Norma Sueli Padilha, compõe:

[...] o ecossistema que envolve as inter-relações da força do trabalho com os meios e formas de produção, e sua afetação no meio ambiente em que é gerada. O meio ambiente de trabalho compreenderia assim, a inter-relação da força do trabalho humano (energia) e sua atividade no plano econômico através da produção (matéria), afetando o seu meio (ecossistema)¹⁵¹.

¹⁴⁵ PADILHA, Norma Sueli. O equilíbrio do meio ambiente do trabalho: direito fundamental do trabalhador e de espaço interdisciplinar entre o direito do trabalho e o direito ambiental. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 77, n. 4, p. 231-258, out./dez. 2011.

¹⁴⁶ CARVALHO, Augusto César Leite de. **Direito do Trabalho**: curso e discurso. São Paulo: LTr, 2016, p. 330-331.

¹⁴⁷ PADILHA, Norma Sueli. *Op. cit.*

¹⁴⁸ PADILHA, Norma Sueli. Meio ambiente do trabalho equilibrado: um direito humano fundamental do trabalhador. *In: Diálogos entre o direito do trabalho e o direito constitucional*: estudos em homenagem a Rosa Maria Weber. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 505-527.

¹⁴⁹ FENSTERSEIFER, Tiago. **Direitos fundamentais e proteção do ambiente**: a dimensão ecológica da dignidade humana no marco jurídico-constitucional do Estado Socioambiental de Direito. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008, p. 164.

¹⁵⁰ *Ibid.*

¹⁵¹ PADILHA, Norma Sueli. *Op. cit.*, 2011, p. 231-258.

Repare-se que o meio ambiente de trabalho não se limita ao espaço físico do empreendimento, levando em conta a pessoa do trabalhador e o seu entorno em múltiplos aspectos do trabalho, como “os instrumentos de trabalho, o modo de execução das tarefas e a maneira como o trabalhador é tratado pelo empregador ou tomador de serviço e pelos próprios colegas de trabalho”¹⁵².

Com efeito, o trabalho humano é conformado por elementos naturais e artificiais, que, na esteira da classificação proposta por Christophe Dejours, subdividem-se em condições de trabalho – os fatores físicos, químicos e biológicos do meio ambiente de trabalho, que agem sobre o corpo do trabalhador – e em organização do trabalho – o conteúdo das tarefas e as relações humanas, o que envolve a forma, o tempo, o ritmo, o modo de gestão do trabalho e tem efeitos sobre o “funcionamento mental” do trabalhador¹⁵³. São esses elementos conformadores, as condições e a organização do trabalho que compõem o meio ambiente de trabalho¹⁵⁴.

Interessante observar, conforme pontua Leonardo Wandelli, que o que realmente diferencia o meio ambiente de trabalho é o elemento da organização do trabalho, já que fatores físicos, químicos e biológicos estão sempre presentes no meio ambiente de modo geral. Por isso, segundo o autor, são as “condições de sociabilidade humana no âmbito da organização do trabalho” que compõem a “dimensão mais essencial do ambiente de trabalho”¹⁵⁵.

Nessa linha, o direito fundamental ao equilíbrio do meio ambiente de trabalho, para Norma Padilha:

[...] está inserido na complexidade que envolve a questão ambiental nos ambientes laborais, desde a análise acurada dos riscos da atividade econômica, da degradação e poluição labor-ambiental, dos impactos à saúde (no sentido amplo), bem como ao modo de organização e técnicas de trabalho, danos extrapatrimoniais, sua fixação e extensão coletiva, perpassando pela revisão das responsabilidades e incidência da

¹⁵² MELO, Raimundo Simão de. **Direito ambiental do trabalho e a saúde do trabalhador**: responsabilidades legais, dano material, dano moral, dano estético, indenização pela perda de uma chance, prescrição. 5. ed. São Paulo: LTr, 2013, p. 29.

¹⁵³ DEJOURS, Christophe. Por um novo conceito de saúde. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, 14 (54), 1986, p. 7-11.

¹⁵⁴ EBERT, Paulo Roberto Lemgruber. O Meio Ambiente do Trabalho Equilibrado e a Conformação do Direito Fundamental ao Trabalho Digno. *In*: **Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI**, Volume I. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 263-273.

¹⁵⁵ WANDELLI, Leonardo Vieira. Da psicodinâmica do trabalho ao direito fundamental ao conteúdo do próprio trabalho e ao meio ambiente organizacional saudável. **Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM**, 10(1), 2015, p. 210.

teoria do risco, além de várias outras questões pertinentes a uma temática tão abrangente¹⁵⁶.

Tem-se um direito difuso, que envolve a proteção do trabalhador – enquanto ser vivo e independentemente da existência ou não de relação empregatícia –, da degradação do meio laboral em seus múltiplos aspectos – degradação esta que, apesar de ter consequências em nível individual, repercute em toda a sociedade¹⁵⁷.

Assim é que, no âmbito da “ecologia laboral”, constituída das interações do trabalhador com os meios de produção, dos trabalhadores entre si e do trabalhador com o explorador da atividade, o Direito do Trabalho deve se aproximar do Direito Ambiental e se submeter também aos princípios que são próprios a este último, de modo a proteger o trabalhador da degradação do meio ambiente de trabalho¹⁵⁸.

Dentre inúmeros outros, vale destacar, em primeiro lugar, o *princípio da prevenção*. Este é considerado um “megaprincípio ambiental”¹⁵⁹, por revelar a essência principiológica do Direito Ambiental, no sentido de que se deve buscar não apenas medidas de reparação e repressão, mas, sobretudo, promover ações de eliminação ou limitação do risco de se causar danos ao meio ambiente, porque estes geralmente são irreversíveis ou irreparáveis¹⁶⁰.

Assim, sendo conhecidos e, portanto, previsíveis os danos que determinada atividade pode causar ao meio ambiente, estes devem ser evitados. Nessa linha, o *princípio da precaução*, que é englobado pelo princípio da prevenção, indica que, ainda que não haja certeza científica quanto à possibilidade de degradação ambiental, devem ser tomadas medidas preventivas, de modo a evitar danos graves ou irreversíveis¹⁶¹.

A aplicação do princípio da prevenção “impõe uma nova visão dos meios e instrumentos de proteção do próprio meio ambiente de trabalho, uma vez que prioriza medidas que evitem o nascimento de atentados à qualidade de vida do trabalhador no meio ambiente laboral [...]”¹⁶².

¹⁵⁶ PADILHA, Norma Sueli. Meio ambiente do trabalho equilibrado: um direito humano fundamental do trabalhador. In: **Diálogos entre o direito do trabalho e o direito constitucional**: estudos em homenagem a Rosa Maria Weber. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 520.

¹⁵⁷ MELO, Raimundo Simão de. **Direito ambiental do trabalho e a saúde do trabalhador**: responsabilidades legais, dano material, dano moral, dano estético, indenização pela perda de uma chance, prescrição. 5. ed. São Paulo: LTr, 2013.

¹⁵⁸ CARVALHO, Augusto César Leite de. **Direito do Trabalho**: curso e discurso. São Paulo: LTr, 2016, p. 330-331.

¹⁵⁹ MELO, Raimundo Simão de. *Op. cit.*, p. 54.

¹⁶⁰ PADILHA, Norma Sueli. *Op. cit.*

¹⁶¹ CARVALHO, Augusto César Leite de. *Op. cit.*, p. 327-345; MELO, Raimundo Simão de. *Op. cit.*

¹⁶² PADILHA, Norma Sueli. O equilíbrio do meio ambiente do trabalho: direito fundamental do trabalhador e de espaço interdisciplinar entre o direito do trabalho e o direito ambiental. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 77, n. 4, out./dez. 2011, p. 248.

O *princípio do poluidor pagador*, por sua vez, implica a internalização do custo ambiental pelo agente que produz e se beneficia da degradação ambiental. Ou seja, aquele que lucra com a atividade econômica é quem deve responder pelos riscos e danos resultantes, arcando com os custos de diminuição, eliminação ou neutralização, de modo a evitar a socialização dos prejuízos pela coletividade. Desse princípio, extrai-se a compreensão de que a degradação do meio ambiente de trabalho, enquanto bem difuso, pode configurar verdadeira política de poluição ambiental, a atrair a responsabilização objetiva do poluidor¹⁶³.

Já o *princípio da sustentabilidade* revela a necessidade de compatibilização dos interesses econômicos com a proteção ao meio ambiente, o que significa, no âmbito das relações de trabalho, que o aspecto econômico não pode se sobrepor à dignidade da pessoa humana, devendo-se garantir não apenas o trabalho, mas o trabalho em condições dignas¹⁶⁴.

Por fim, o *princípio da participação* prediz que o dever de defesa e proteção do meio ambiente é imposto não só ao Estado, mas também a toda a coletividade. No meio ambiente de trabalho, dá-se destaque à atuação dos sindicatos e também do Ministério Público do Trabalho na defesa de interesses coletivos, ao dever de trabalhadores e empregadores observarem as normas de proteção ao meio ambiente de trabalho, bem como à necessidade de fiscalização do cumprimento das normas e de formulação de políticas públicas pelo Estado¹⁶⁵.

É certo, portanto, que a incidência da principiologia ambiental, respaldada pela Constituição Federal, permite o alargamento da tutela jurídica do meio ambiente de trabalho e, conseqüentemente, a ampliação da proteção ao direito fundamental à saúde do trabalhador, interrelação que será aprofundada do próximo subcapítulo.

1.5.3. O conteúdo essencial do direito fundamental à saúde do trabalhador.

A partir da constitucionalização do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, a proteção ao meio ambiente se traduz em um novo desafio existencial, que deve

¹⁶³ PADILHA, Norma Sueli. O equilíbrio do meio ambiente do trabalho: direito fundamental do trabalhador e de espaço interdisciplinar entre o direito do trabalho e o direito ambiental. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 77, n. 4, p. 231-258, out./dez. 2011.

¹⁶⁴ CARVALHO, Augusto César Leite de. **Direito do Trabalho**: curso e discurso. São Paulo: LTr, 2016, p. 327-345 e MELO, Raimundo Simão de. **Direito ambiental do trabalho e a saúde do trabalhador**: responsabilidades legais, dano material, dano moral, dano estético, indenização pela perda de uma chance, prescrição. 5. ed. São Paulo: LTr, 2013.

¹⁶⁵ *Ibid. Ibid.*

ser agregado ao direito à saúde. Tal aproximação, mais uma vez, se revela em conformidade com a indivisibilidade e a interrelação entre os direitos fundamentais¹⁶⁶.

As concepções de saúde a que aderiu o ordenamento jurídico brasileiro conduzem a uma visão ampliada da saúde, integrada pela qualidade ambiental. Como visto, a própria Constituição Federal dispõe, no art. 225, que o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado é “essencial à sadia qualidade de vida” e prevê, no art. 200, VIII, dentre as competências do Sistema Único de Saúde, a proteção ao meio ambiente, inclusive o de trabalho.

Além disso, o art. 3º, III, da Lei 6.938/1981 – a qual dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente –, caracteriza como poluição a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que “prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população”. Por sua vez, o art. 3º, *caput* e parágrafo único da Lei n. 8.080/1990 prevê o meio ambiente como uma das “condicionantes” da saúde, esta relacionada também às “condições de bem-estar físico, mental e social”.

Ensina José Afonso da Silva que a tutela do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado tem dois objetos: “um imediato – que é a qualidade do ambiente –, e um mediato, que é a saúde, o bem-estar e a segurança da população, o que se vê sintetizando na expressão ‘qualidade de vida’”¹⁶⁷.

A partir dessa aproximação, Ingo Sarlet e Tiago Fensterseifer propõem que o direito à saúde e à proteção ambiental compõem uma dimensão socioambiental que conforma o conteúdo normativo da dignidade da pessoa humana, implicando a existência de patamares mínimos para uma vida com saúde e qualidade ambiental, em um quadro de “bem-estar existencial”. Assim, a garantia de uma vida digna e saudável passa pela concretização dos direitos fundamentais socioambientais, entre os quais a saúde e a qualidade ambiental¹⁶⁸.

A lógica é reproduzida no âmbito específico das relações de trabalho, no qual o meio ambiente laboral é o objeto imediato e a saúde do trabalhador o objeto mediato da tutela do meio ambiente de trabalho¹⁶⁹. Ainda, ao incluir no âmbito das competências do SUS o papel de promover a proteção ao meio ambiente de trabalho, a Constituição expressamente reconhece a

¹⁶⁶ SARLET, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. Direito à saúde e proteção do ambiente na perspectiva de uma tutela jurídico-constitucional integrada dos direitos fundamentais socioambientais (DESCA). **BIS, Bol. Inst. Saúde** (Impr.). São Paulo, v. 12, n. 3, 2010. Disponível em: http://periodicos.ses.sp.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-18122010000300007&lng=pt&nrm=iso. Acesso em 04.02.2022.

¹⁶⁷ SILVA, José Afonso da. **Comentário contextual à Constituição**. 7ª. Ed. Malheiros: São Paulo, 2010, p. 855.

¹⁶⁸ SARLET, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. *Op. cit.*

¹⁶⁹ WANDELLI, Leonardo Vieira. Da psicodinâmica do trabalho ao direito fundamental ao conteúdo do próprio trabalho e ao meio ambiente organizacional saudável. **Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM**, 10(1), 193-217, 2015.

proteção do meio ambiente de trabalho “como consequência da proclamação do direito à saúde”¹⁷⁰.

A consagração do direito fundamental ao meio ambiente equilibrado permitiu a superação definitiva de uma visão restritiva de saúde, ligada aos direitos de monetarização do risco, à qual se acrescenta a necessidade de proteção da qualidade de vida e do bem-estar do trabalhador no ambiente de trabalho. Consoante Norma Sueli Padilha:

[...] o meio ambiente de trabalho, enquanto expressão do meio ambiente artificial, insere-se na perspectiva de um direito essencial à sadia qualidade de vida do trabalhador, indissociável do equilíbrio laboral, e que garante a proteção da saúde na sua mais ampla concepção, contra todos os tipos de riscos inerentes ao trabalho¹⁷¹.

É numa perspectiva integradora de saúde, trabalho e meio ambiente que se pode alcançar a mais efetiva proteção da dignidade do sujeito que trabalha, constatação que é corroborada também por Paulo Roberto Lemgruber Ebert:

Se o trabalho é o elemento pelo qual o homem se afirma na sociedade e pelo qual assegura sua assistência material, o entorno que conforma o desempenho do seu labor não deve ser condicionado de modo a comprometer sua integridade psicofísica e sua qualidade de vida, sob pena do trabalho deixar de ser meio de vida para se tornar um fator de degradação da própria condição humana¹⁷².

Para o autor, o conceito de trabalho digno pressupõe uma noção de meio ambiente de trabalho adequado, que é integrada por uma conformação das condições de trabalho e da organização do trabalho que preserve a integridade psicofísica dos trabalhadores e pela proteção dos trabalhadores contra os riscos labor-ambientais, considerados os elementos que apresentem ameaça ao equilíbrio dessa formatação¹⁷³.

Por sua vez, Valéria de Oliveira Dias propõe que a tutela integrada e concomitante do sujeito trabalhador, do valor social do trabalho e do meio ambiente de trabalho, a revelar a *dimensão socioambiental do direito fundamental ao trabalho digno*, deve se dar a partir da

¹⁷⁰ ROMITA, Arion Sayon. **Direitos Fundamentais nas Relações de Trabalho**. 5ª ed. São Paulo: LTr, 2014, p. 430.

¹⁷¹ PADILHA, Norma Sueli. Meio ambiente do trabalho equilibrado: um direito humano fundamental do trabalhador. *In: Diálogos entre o direito do trabalho e o direito constitucional: estudos em homenagem a Rosa Maria Weber*. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 518-5197.

¹⁷² EBERT, Paulo Roberto Lemgruber. O Meio Ambiente do Trabalho Equilibrado e a Conformação do Direito Fundamental ao Trabalho Digno. *In: Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI*, Volume I. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 268.

¹⁷³ *Ibid.*, p. 263-273.

proteção e da efetivação do direito à saúde física e mental do trabalhador e do direito ao meio ambiente laboral ecologicamente equilibrado¹⁷⁴.

Assim como o direito à vida do indivíduo e suas projeções de integridade física e psíquica se encaminham para o direito fundamental à saúde, o direito à vida do trabalhador e sua incolumidade psicofísica convergem no direito fundamental à saúde do trabalhador, “porque não há vida digna se o trabalhador perdeu sua saúde ou a teve debilitada, principalmente se isso decorre do descumprimento de obrigações negativas ou positivas impostas ao empregador ou ao Estado”¹⁷⁵.

Em suma, a proteção ao meio ambiente de trabalho impede que o exercício do trabalho prejudique o direito à saúde do trabalhador, que é complementar ao direito à vida¹⁷⁶.

É, portanto, da complementaridade entre o direito à vida, o direito à saúde e o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado – aferida a partir de interpretação sistemática, norteada pelo fundamento da dignidade da pessoa humana, dos arts. 1º, 5º, 6º, 7º, 200 e 225, da CF – que se extrai, segundo José Antônio Ribeiro da Silva, o conteúdo essencial do direito fundamental à saúde do trabalhador¹⁷⁷.

O direito fundamental à saúde do trabalhador, enquanto espécie do direito à saúde, se revela em direitos a prestações e a abstenções, tanto por parte do Estado quanto dos empregadores, os quais são categorizados pormenorizadamente pelo autor, que propõe o conteúdo essencial do direito à saúde do trabalhador em dois aspectos¹⁷⁸.

No aspecto negativo, o trabalhador tem direito à não interferência do Estado no exercício do seu direito fundamental à saúde. Também tem direito, considerado o fator *tempo de trabalho*, à abstenção do empregador de exigir trabalho em horas extras habituais, em intervalos e em períodos de repouso semanal, férias e feriados. Ainda em relação ao empregador, mas tendo em conta o fator *saúde mental*, o trabalhador tem direito à abstenção de tratamento rigoroso relativamente às ordens e à fiscalização do serviço e de exigência de produtividade superior às suas forças físicas¹⁷⁹.

¹⁷⁴ DIAS, Valéria de Oliveira. **A dimensão socioambiental do direito fundamental ao trabalho digno**: uma análise a partir do assédio organizacional nos bancos do Distrito Federal. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2019.

¹⁷⁵ SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. **A saúde do trabalhador como um direito humano**: conteúdo essencial da dignidade humana. São Paulo: LTr, 2008, p. 101.

¹⁷⁶ OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 6ª ed. São Paulo: LTr, 2011.

¹⁷⁷ SILVA, José Antônio Ribeiro da. A incolumidade psicofísica do trabalhador como direito fundamental. In: **Direito Ambiental do Trabalho**: apontamentos para uma teoria geral, volume 5. FELICIANO, Guilherme Guimarães; SARLET, Ingo Wolfgang; MARANHÃO, Ney; FENSTERSEIFE, Tiago (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 127-142.

¹⁷⁸ *Ibid.*

¹⁷⁹ *Ibid.*

No aspecto positivo, o direito fundamental à saúde do trabalhador impõe ao Estado o cumprimento das prestações atribuídas ao SUS (art. 6º, § 3º da Lei n. 8080/1990) e as obrigações de editar normas de saúde e segurança para redução dos riscos inerentes ao trabalho, de proteger o meio ambiente e de fiscalizar o cumprimento das normas de ordem pública pelos empregadores. Também impõe ao empregador as obrigações de prevenção, consistentes no cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente de trabalho e à saúde, e de reparação de danos físicos e funcionais decorrentes de acidentes de trabalho ou doenças ocupacionais¹⁸⁰.

Nota-se que o desenvolvimento do direito à saúde do trabalhador é fruto da valorização do trabalho como objeto de proteção jurídica, que atinge seu ápice com os avanços trazidos pela Constituição de 1988, com suas diretrizes de proteção à vida, à dignidade da pessoa humana e ao meio ambiente¹⁸¹.

Esse espírito, no entanto, não tem sido incorporado na realidade das relações laborais e na aplicação das normas infraconstitucionais de saúde no trabalho. Como observa Sebastião Geraldo de Oliveira, a luta “é como tornar real o que já é legal”, considerando a ausência de efetividade das normas no campo da saúde do trabalhador¹⁸².

Tal luta pressupõe a reivindicação do cumprimento desses direitos que já estão postos pelos cidadãos, trabalhadores e entes de representação coletiva, a fiscalização do cumprimento desses direitos e a elaboração de políticas públicas pelo Poder Público. Também pressupõe, destaca-se, uma mudança cultural no sentido da priorização da saúde e do bem-estar no meio ambiente de trabalho, em detrimento da simples monetarização dos direitos sociais¹⁸³.

Em um contexto no qual os conflitos ainda desbordam majoritariamente na compensação patrimonial individual pelo descumprimento de direitos clássicos trabalhistas, destaca-se, aqui, o papel da Justiça do Trabalho na interpretação e na aplicação das normas de

¹⁸⁰ SILVA, José Antônio Ribeiro da. A incolumidade psicofísica do trabalhador como direito fundamental. In: **Direito Ambiental do Trabalho**: apontamentos para uma teoria geral, volume 5. FELICIANO, Guilherme Guimarães; SARLET, Ingo Wolfgang; MARANHÃO, Ney; FENSTERSEIFE, Tiago (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 127-142.

¹⁸¹ PADILHA, Norma Sueli. O equilíbrio do meio ambiente do trabalho: direito fundamental do trabalhador e de espaço interdisciplinar entre o direito do trabalho e o direito ambiental. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 77, n. 4, p. 231-258, out./dez. 2011.

¹⁸² OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 6ª ed. São Paulo: LTr, 2011, p. 159.

¹⁸³ Nesse sentido: MELO, Raimundo Simão de. **Direito ambiental do trabalho e a saúde do trabalhador**: responsabilidades legais, dano material, dano moral, dano estético, indenização pela perda de uma chance, prescrição. 5. ed. São Paulo: LTr, 2013; OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. *Op. cit.*; e PADILHA, Norma Sueli. Meio ambiente do trabalho equilibrado: um direito humano fundamental do trabalhador. In: **Diálogos entre o direito do trabalho e o direito constitucional**: estudos em homenagem a Rosa Maria Weber. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 505-527.

saúde no trabalho de acordo com a disciplina dos direitos fundamentais na matriz constitucional, em uma perspectiva integrada de saúde e meio ambiente de trabalho.

CAPÍTULO II – O DIREITO FUNDAMENTAL À LIMITAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO E SUA CENTRALIDADE PARA A PRESERVAÇÃO DO DIREITO FUNDAMENTAL À SAÚDE.

2.1. A jornada como categoria-chave para o Direito do Trabalho.

Não é possível se falar em jornada de trabalho ou na sua limitação sem se falar no tempo, expressão tão corriqueira e interiorizada no cotidiano quanto de complexa definição¹⁸⁴.

Norbert Elias, em sua obra “Sobre o tempo”, publicada em 1984, identificou que a polêmica em torno da natureza do tempo podia ser apreendida em duas correntes teóricas tradicionais: a primeira concebia o tempo como um fenômeno da natureza imperceptível aos sentidos e a segunda compreendia-o como uma forma de captura dos acontecimentos inata aos seres humanos. Apesar de antagônicas, essas posições tomavam o tempo como um dado natural, ora de cunho objetivo – ou seja, independente do ser humano –, ora de cunho subjetivo – particular ao ser humano¹⁸⁵.

O sociólogo afirmou que os movimentos do sol ou dos ponteiros de um relógio, por exemplo, podem servir como unidades de referência e meios de comparação, elaborados a partir da experiência e do saber humanos, para outros processos, sejam eles físicos, sociais ou individuais. Assim, nas palavras do autor, o tempo constitui “a representação simbólica de uma vasta rede de relações que reúne diversas sequências de caráter individual, social ou puramente físico”¹⁸⁶.

Assim, um indivíduo não nasce com uma ideia de tempo, mas aprende, desde a mais tenra idade, a interpretar os referenciais cronológicos adotados pela sociedade em que inserido e a orientar sua conduta em função deles. Esse processo de aprendizagem, familiarização e orientação em torno de sinais temporais impostos pela sociedade foi progressivamente se instaurando ao longo da evolução humana, até o tempo vir a se tornar uma instituição social de caráter coercitivo¹⁸⁷.

Na mesma linha, G. J. Whitrow pontua que o conceito de tempo é construído a partir da experiência humana no mundo. Nas palavras do autor, “embora nossa consciência do tempo

¹⁸⁴ Algumas das reflexões tecidas nos itens 2.1. e 2.2. desta dissertação foram inicialmente propostas em ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. **Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva.** Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2019.

¹⁸⁵ ELIAS, Norbert. **Sobre o Tempo.** Rio de Janeiro: Zahar, Ed. digital, 2012, n. p.

¹⁸⁶ *Ibid.*

¹⁸⁷ *Ibid.*

seja produto da evolução humana, nossas ideias de tempo não são inatas nem automaticamente aprendidas, e sim construções intelectuais que resultam da experiência e da ação”¹⁸⁸.

Também François Ost nota que, antes de ser apreendido como fenômeno físico ou experiência psíquica, o tempo é uma instituição social. Segundo o autor, “[...] quer o apreendamos sob sua face objetiva ou subjetiva, o tempo é, inicialmente, e antes de tudo, uma construção social – e, logo, um desafio de poder, uma exigência ética e um objeto jurídico”¹⁸⁹.

Nesse sentido, o tempo é fruto de uma construção deliberada de representações mentais e projeções de valor que variam de uma sociedade para outra – o que François Ost denomina de “temporalização” –, de modo que, aquele que for mais eficiente em impor aos demais integrantes da sociedade a sua construção social é considerado o verdadeiro detentor do poder¹⁹⁰.

Conforme observa Norbert Elias, atualmente, os símbolos cronológicos já estão tão incorporados à realidade cotidiana, que é difícil entendê-los como não naturais, mas nem sempre foi assim:

[...] nas civilizações da Antiguidade, a sociedade não tinha a mesma necessidade de medir o tempo que os Estados da era moderna, para não falar das sociedades industrializadas de hoje. Em numerosas sociedades da era moderna, surgiu no indivíduo, ligado ao impulso coletivo para uma diferenciação e uma integração crescentes, um fenômeno complexo de autorregulação e de sensibilização em relação ao tempo. Nessas sociedades, o tempo exerce de fora para dentro sob a forma de relógios, calendários e outras tabelas de horários uma coerção que se presta eminentemente para suscitar o desenvolvimento de uma autodisciplina nos indivíduos. Ela exerce uma pressão relativamente discreta, comedida, uniforme e desprovida de violência, mas que nem por isso se faz menos onipresente, e à qual é impossível escapar¹⁹¹.

Com efeito, embora o pensamento intuitivo possa levar equivocadamente à conclusão pela natureza universal e absoluta do tempo, a humanidade, ao longo de seu processo evolutivo, atribuiu diferentes graus de significação e valorização ao tempo¹⁹². Não obstante as sociedades mais primitivas já dispusessem, com base nos fenômenos naturais, de meios para o registro e a contagem do tempo, foi a partir do século XVIII, na sociedade moderna industrial, com a

¹⁸⁸ WHITROW, Gerald James. **O tempo na história**: concepções do tempo da pré-história aos nossos dias. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993, p. 18.

¹⁸⁹ OST, François. **O Tempo do Direito**. Bauru: Edusc, 2005, p. 12.

¹⁹⁰ *Ibid*, p. 25.

¹⁹¹ ELIAS, Norbert. **Sobre o Tempo**. Rio de Janeiro: Zahar, Ed. digital, 2012, n. p.

¹⁹² WHITROW, Gerald James. *Op. cit.*, p. 180.

imposição de ritmos de vida e de trabalho disciplinados pelo relógio, que o tempo passou a exercer influência crescente sobre a vida e o modo de pensar dos seres humanos¹⁹³.

Na transição da sociedade feudal para a sociedade capitalista, Pietro Basso observa ter havido uma dissociação do tempo em relação à natureza e ao sagrado, tornando-se o tempo um objeto que tem um preço e que dá preço às coisas: “tempo é dinheiro”, é algo que se gasta, que se perde e que é fonte de lucro¹⁹⁴.

Essa transformação do tempo em mercadoria se acentua com o advento da indústria e da produção em larga escala, que passaram a exigir mais fortemente a sincronização e a exatidão nas rotinas de trabalho, impondo uma nova e mais rigorosa disciplina do tempo, como relatou Edward Thompson¹⁹⁵.

Nesse contexto, o tempo de trabalho revelou-se como elemento de estruturação das expressões da vida em sociedade, como pontua Pietro Basso, para quem é o tempo de trabalho, “notadamente para e com as características que assumiu para a indústria capitalista, que configura a noção de tempo, a representação do tempo e a ideologia do tempo que são próprias, para além da indústria, para toda a sociedade”¹⁹⁶.

O tempo passa a designar, nesse sentido, o objeto da relação mercantil que se estabelece entre a classe que detém a propriedade dos meios e das condições de produção e a classe que dispõe apenas de sua força de trabalho para viver, na medida em que esta última coloca à disposição da primeira uma parte de seu tempo de vida em troca de salário. Nas palavras de Karl Marx, “o tempo durante o qual o trabalhador trabalha é o tempo durante o qual o capitalista consome a força de trabalho que comprou do trabalhador”¹⁹⁷.

Essa transformação qualitativa da noção de tempo de trabalho levou também a uma transformação quantitativa, traduzida no prolongamento do tempo de trabalho na passagem da Idade Média para a Idade Moderna, com a eliminação da interdição do trabalho em dias religiosos e de festividades e na extensão das jornadas por meio da legislação compulsória¹⁹⁸.

¹⁹³ WHITROW, Gerald James. **O tempo na história**: concepções do tempo da pré-história aos nossos dias. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993, p. 180.

¹⁹⁴ BASSO, Pietro. **Tempos modernos, jornadas antigas**: vidas de trabalho no início do século XXI. Campinas: Editora da Unicamp, 2018, 169-182.

¹⁹⁵ THOMPSON, Edward Palmer. Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial. In: THOMPSON, Edward Palmer. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 267-305.

¹⁹⁶ BASSO, Pietro. *Op. cit.*, p. 54.

¹⁹⁷ MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da economia política. Livro I: O processo de produção do capital. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2017, p. 307.

¹⁹⁸ BASSO, Pietro. *Op. cit.*, 169-182.

É de se notar que o trabalho remunerado corresponde não à totalidade do tempo trabalhado, mas a uma fração dele. Karl Marx¹⁹⁹ descreve que, no processo do trabalho, uma fração do tempo de trabalho é remunerado, o que corresponde ao tempo de trabalho necessário para que o trabalhador produza seus meios de subsistência. A outra fração é tempo de trabalho não remunerado, excedente, que não cria valor para o trabalhador, mas para o capitalista, e do qual se extrai, portanto, o mais-valor²⁰⁰.

Assim, no modo de produção capitalista, a constituição da jornada de trabalho pressupõe a existência de tempo de trabalho excedente, variando conforme a sua extensão. Nesse cenário, contrapõem-se a classe capitalista e a classe trabalhadora: a primeira busca prolongar o tempo de trabalho excedente, de modo a extrair o máximo da força de trabalho, enquanto à segunda interessa impor limites determinados à jornada, mantido o patamar salarial. Daí é que, para Karl Marx, a regulamentação da jornada de trabalho é resultado da luta de classes²⁰¹.

Uma vez que a busca pelo lucro, que caracteriza a essência do capitalismo, perpassa a extensão do tempo de trabalho excedente, assistiu-se, no processo de consolidação desse modo de produção, a um progressivo aumento do tempo de trabalho, que atingiu seu auge no final do século XVIII e início do século XIX, durante a Revolução Industrial²⁰². A esse período, em que “todas as fronteiras estabelecidas pela moral e pela natureza, pela idade ou pelo sexo, pelo dia e pela noite foram destruídas”²⁰³, remontam jornadas de trabalho de 12 a 18 horas cumpridas por homens, mulheres, adolescentes e crianças em fábricas com condições precárias de segurança e higiene, sujeitos ao adoecimento e a acidentes de trabalho.

Em contrapartida a esse quadro, nasceram movimentos coletivos de resistência dos trabalhadores – propiciados pelo convívio no ambiente das fábricas e dos bairros operários, bem como pela homogeneidade das condições de trabalho a que submetidos²⁰⁴ –, os quais lutavam pelo estabelecimento de limites à jornada de trabalho. É neste momento histórico e político que começam a surgir, nos países de capitalismo central, conforme relata Mauricio Godinho

¹⁹⁹ MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da economia política. Livro I: O processo de produção do capital. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2017, p. 292-293.

²⁰⁰ Sem desprezar a existência de debate na literatura quanto à tradução do termo alemão “Mehrwert”, optou-se por empregar “mais-valor”, em vez de “mais-valia”, conforme a tradução para o português da edição de “O Capital” utilizada como referência bibliográfica. A expressão é a mesma adotada por Ricardo Antunes, outra referência bibliográfica para a presente pesquisa, cf: MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da economia política. Livro I: O processo de produção do capital. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2017; ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**. São Paulo: Boitempo, 2017.

²⁰¹ MARX, Karl. Op. cit., p. 305-309.

²⁰² *Ibid.*, p. 337-349.

²⁰³ *Ibid.*, p. 350.

²⁰⁴ DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade**: o castigo de Prometeu. São Paulo: LTr, 1996, p. 85-87.

Delgado, manifestações incipientes, que posteriormente conduziram à sistematização e à consolidação do Direito do Trabalho²⁰⁵ enquanto ramo jurídico especializado²⁰⁶.

Segundo Karl Marx, as reivindicações do proletariado inglês encontraram suas primeiras vitórias expressivas na edição das legislações fabris de 1833 a 1864. Entre avanços e recuos legislativos, em um contexto de permanente tensão e disputa pela redução da duração do trabalho às oito horas diárias, logrou-se estabelecer uma jornada “normal” de trabalho de dez horas na indústria têxtil britânica, primeiro para crianças, adolescentes e mulheres e depois para os trabalhadores adultos²⁰⁷.

Essa transformação das condições de trabalho na Inglaterra repercutiu internacionalmente, influenciando o movimento operário pela limitação da jornada e subsequentes avanços legislativos, em países como a França – em que se destaca a “Lei das doze horas”, adotada em 1848 para o trabalho fabril – e Estados Unidos – onde, após a abolição da escravidão, o Congresso Geral dos Trabalhadores, ocorrido na cidade de Baltimore em 1866, adotou como pauta primeira o estabelecimento da jornada de oito horas em todo o país²⁰⁸, limite este que veio a ser estipulado para os trabalhadores do serviço público federal em 1868 e para os ferroviários em 1912²⁰⁹. Também em 1866, o Congresso Operário Internacional de Genebra e a Internacional Socialista tomaram como bandeira a limitação da jornada de trabalho em oito horas²¹⁰.

²⁰⁵ Embora a crítica decolonial não seja objeto da presente pesquisa, não se pode deixar de pontuar, nessa perspectiva, que a doutrina juslaboral clássica brasileira, ao aderir ao paradigma eurocêntrico do Direito do Trabalho, centrando-se sobre a figura do contrato de emprego como grande conquista da modernidade e representação máxima da autonomia da vontade, mantém o silenciamento de opressões de raça e de gênero provenientes do processo de colonização. A propósito, confira-se: PEREIRA, Flávia Souza Máximo; MURADAS, Daniela. Decolonialidade do saber e direito do trabalho brasileiro: sujeições interseccionais contemporâneas. *Revista Direito e Práxis*, [S.l.], v. 9, n. 4, dez. 2018, p. 2117-2142.

²⁰⁶ DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de Direito do Trabalho*. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 105-106.

²⁰⁷ De acordo com Marx, as cinco leis editadas pelo parlamento britânico entre 1802 e 1833 foram “letra morta”, não tendo havido uma preocupação com a mobilização de recursos humanos e financeiros para a sua aplicação efetiva. Esse cenário só começou a mudar com a lei fabril de 1833, que instituiu, nas indústrias de algodão, lã, linho e seda, o limite de doze horas à jornada de trabalho de adolescentes e de oito horas para crianças entre 9 e 13 anos, fixando também a idade mínima de nove anos para o trabalho e a proibição ao trabalho noturno de crianças e adolescentes. A lei fabril de 1844, por sua vez, equiparou as mulheres aos adolescentes, estendendo a elas a limitação do trabalho em doze horas e a vedação ao trabalho noturno. Em 1847, nova lei fabril previu a redução da limitação da duração do trabalho dos jovens e das mulheres para dez horas diárias, entrando definitivamente em vigor no ano seguinte. Foi somente com a emenda à lei fabril de 1850, em 1853, no entanto, que se estendeu a limitação da jornada na indústria têxtil também aos homens adultos. A propósito, conferir: MARX, Karl. *O Capital: Crítica da economia política*. Livro I: O processo de produção do capital. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2017, p. 349-369.

²⁰⁸ MARX, Karl. *Ibid.*, p. 349-374.

²⁰⁹ Nos Estados Unidos, também vale destacar o advento do *Fair Labor Standards Act* (FLSA), que, em 1938, estipulou, entre outros direitos trabalhistas, a limitação da duração semanal do trabalho em quarenta horas.

²¹⁰ SUSSEKIND, Arnaldo. *Instituições de Direito de Trabalho*: Volume II. 22ª ed. São Paulo: LTr, 2005, p. 803.

Assim é que, entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras décadas do século XX, além de Estados Unidos, Inglaterra e França, boa parte dos países europeus – Alemanha, Rússia, Itália, Suíça, Áustria, Finlândia, Bélgica e Suécia –, alguns países latino-americanos – Chile, Cuba, Uruguai, Equador e México – e a Austrália vieram a instituir normas de limitação da jornada de trabalho, ora gerais, ora para categorias específicas, conduzindo a uma generalização da duração do trabalho em oito horas diárias e quarenta e oito semanais²¹¹.

Vale destacar também que, em 1891, por meio da Encíclica *Rerum Novarum*, do Papa Leão XIII, a Igreja Católica atentou para a necessidade de que as autoridades nacionais adotassem legislações para a limitação do tempo de trabalho e a garantia do tempo de descanso, reconhecendo que o trabalho encontra limites na capacidade humana e que o seu excesso é prejudicial à saúde²¹².

No campo internacional, ao fim da Primeira Guerra Mundial, em 1919, celebrou-se o Tratado de Versalhes, por meio do qual foi criada a Organização Internacional do Trabalho – OIT, voltada à internacionalização de normas trabalhistas, tendo-se a justiça social como pressuposto da paz e da harmonia universais²¹³. Ao tratado foi incorporada uma carta de princípios – a Constituição da OIT –, entre os quais a limitação da duração do trabalho às oito horas diárias e 48 semanais e o descanso semanal de 24 horas²¹⁴.

Fazendo-se jus à importância do tema, a limitação da jornada foi pauta da primeira conferência da OIT, que, em sua Convenção n. 1, de 1919, fixou limite de oito horas diárias e 48 horas semanais ao trabalho na indústria, tendo sido essa orientação estendida aos demais trabalhadores, à exceção dos agrícolas, na Convenção n. 30, de 1930, referente ao trabalho no comércio e em escritórios. De forma mais geral, também a Organização das Nações Unidas, por meio do art. XXIV da Declaração Universal dos Direitos Humanos, estipulou o direito “a repouso e lazer, inclusive a limitação razoável das horas de trabalho e a férias remuneradas periódicas”²¹⁵.

²¹¹ SUSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de Direito de Trabalho**: Volume II. 22ª ed. São Paulo: LTr, 2005. p. 804; NASCIMENTO, Sônia Aparecida Costa Mascaro. **Flexibilização do horário de trabalho**. São Paulo: LTr, 2002, p. 14; e COIMBRA, Rodrigo. Fundamentos e evolução da limitação constitucional da duração do tempo de trabalho no Brasil. **e-Pública**, Lisboa, v. 3, n. 1, abr. 2016, p. 193. Disponível em: http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2183-184X2016000100011&lng=pt&nrm=iso. Acesso em 20.02.2022.

²¹² VATICANO. Papa Leão XIII. **Carta Encíclica “Rerum Novarum”**: sobre a condição dos operários. Disponível em: https://www.vatican.va/content/leo-xiii/pt/encyclicals/documents/hf_l-xiii_enc_15051891_rerum-novarum.html. Acesso em: 20.02.2022.

²¹³ DELGADO, Mauricio Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. A OIT e sua missão de justiça social. **Revista Pensamento Jurídico**, São Paulo, v. 1, n. 2, jul./dez. 2019, p. 424-448.

²¹⁴ SUSSEKIND, Arnaldo. *Op. Cit.*, p. 804-805.

²¹⁵ *Ibid.*, p. 805.

Solidificado o padrão legislativo em torno das quarenta e oito horas semanais de trabalho, passou a se manifestar uma tendência de redução desse limite para quarenta horas, que veio a ser progressivamente incorporado nas legislações nacionais ao longo do século XX, tornando-se o padrão predominante no início do século XXI. Embora a OIT já tivesse proposto, na sua Convenção n. 47, de 1935, a adoção da semana de trabalho de 40 horas como medida de combate ao desemprego, o modelo das quarenta horas só veio a se consolidar, em nível internacional, a partir da década de 1960, com a Recomendação n. 116, de 1962, que propôs a redução progressiva da duração semanal do trabalho para 40 horas, e a imposição de limites à prorrogação da jornada²¹⁶.

A partir dessas breves reflexões sociológicas e históricas, percebe-se que o tempo de trabalho é um dos grandes responsáveis por moldar a experiência humana na sociedade capitalista. Não à toa, a limitação do tempo de trabalho, ao lado do salário, emergiu como uma das questões centrais ao longo do processo de afloramento e desenvolvimento do Direito do Trabalho²¹⁷. Identificam-se na redução da jornada e no aumento salarial, portanto, “as maiores lutas do movimento operário, ao longo de sua história”²¹⁸.

A despeito da consolidação, nos âmbitos nacional e internacional, de padrões normativos para a duração normal do trabalho, tais limites não são necessariamente observados na prática das relações de trabalho. Na verdade, as transformações no mundo do trabalho ocorridas nas últimas décadas têm tido efeitos nefastos sobre o tempo de trabalho, manifestando tendências de intensificação, prolongamento e flexibilização das jornadas – inclusive com respaldo legislativo –, o que se verá mais adiante.

Posto que a jornada é elemento decisivo dentro do processo de acumulação capitalista, a sua limitação seguirá sendo um direito a ser disputado pela classe trabalhadora e um objeto de discussão verdadeiramente atemporal para o Direito do Trabalho.

²¹⁶ FORD, Henri, LEE, Sangheon; MCCANN, Deirdre; MESSENGER. **Duração do trabalho em todo o mundo: tendências de jornadas de trabalho, legislação e políticas numa perspectiva global.** Secretaria Internacional do Trabalho. Brasília: OIT, 2009, p. 9. Disponível em: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-brasilvia/documents/publication/wcms_229714.pdf. Acesso em 20.02.2022.

²¹⁷ DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho.** 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1020.

²¹⁸ VIANA, Márcio Túlio. Adicional de horas extras. In: **Curso de direito do trabalho.** São Paulo: LTr, 1993, v. 2, p. 171.

2.2. A limitação da jornada de trabalho no ordenamento jurídico brasileiro.

2.2.1. A constitucionalização do direito à limitação da jornada de trabalho.

Assim como nos países de capitalismo inicial, a industrialização no Brasil – que ocorreu mais tardiamente, na passagem do século XIX para o século XX –, foi acompanhada de um prolongamento da duração do trabalho²¹⁹. No entanto, conforme observa Sadi Dal Rosso, apesar de haver semelhanças com o processo ocorrido naqueles países, a organização da relação de assalariamento no Brasil, marcada pela herança do sistema escravagista, impunha uma fragilidade ainda maior da classe trabalhadora em relação ao patronato²²⁰.

À época em que a proteção jurídica ao trabalho no Brasil era inaugurada por meio de normas esparsas, na República Velha, tem-se notícia do Decreto n. 313, de 17 de janeiro de 1891, que constituiu o primeiro ato normativo a impor alguma limitação à jornada de trabalho, embora com abrangência restrita ao território do Distrito Federal e ao trabalho exercido por menores de idade. Segundo o referido Decreto, as crianças de doze a quinze anos do sexo feminino e as crianças de doze a quatorze anos do sexo masculino poderiam trabalhar no máximo sete horas por dia, enquanto que as crianças do sexo masculino entre treze e quatorze anos tinham a jornada limitada a nove horas de trabalho²²¹.

Com o avanço da exploração capitalista e a consolidação, enquanto coletivo, da classe trabalhadora assalariada, no início do século XX, despontaram no país movimentos grevistas – integrados por trabalhadores da indústria, sobretudo, e também por diversas outras categorias profissionais – que reivindicavam a redução da jornada para oito horas, além do pagamento de adicional de horas extras e de adicional noturno²²².

²¹⁹ DAL ROSSO, Sadi. Jornada de Trabalho: duração e intensidade. **Ciência e Cultura**, São Paulo, v. 58, n. 4, Dec. 2006, p. 32. Disponível em: http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252006000400016. Acesso em 20.02.2022.

²²⁰ DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade**: o castigo de Prometeu. São Paulo: LTr, 1996, p. 225.

²²¹ COIMBRA, Rodrigo. Fundamentos e evolução da limitação constitucional da duração do tempo de trabalho no Brasil. **e-Pública**, Lisboa, v. 3, n. 1, abr. 2016, p. 195-196. Disponível em: http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2183-184X2016000100011&lng=pt&nrm=iso. Acesso em 20.02.2022.

²²² CARDOSO, Ana Claudia Moreira. **Tempos de trabalho, tempos de não trabalho**: vivências cotidianas de trabalhadores. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007, p. 83-86. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxwovktx>. Acesso em 20.02.2022.

Apesar da grande resistência da classe empresarial, a luta coletiva resultou em conquistas pontuais, impondo alguns limites, na prática, ao excesso de jornada, ainda que de forma restrita a certas categorias profissionais e estabelecimentos empresariais²²³.

A movimentação coletiva também contribuiu para angariar apoio social para a pauta da redução da jornada de trabalho e para levá-la ao debate político institucional, tendo o Congresso Nacional discutido, entre 1911 e 1918, alguns projetos legislativos que previam a fixação de uma jornada máxima de trabalho. Nenhuma das propostas, no entanto, logrou ser aprovada, ante a falta de consenso dos parlamentares em relação à matéria²²⁴.

Durante a era Vargas, passou a estruturar-se o Direito do Trabalho no Brasil, sendo expedidos, entre 1932 e 1934, diversos decretos que, versando sobre profissões específicas, fixavam jornadas não superiores a oito horas. Para certas categorias, como foi o caso dos trabalhadores em bancos, farmácias e serviços de telegrafia, foram previstas jornadas de seis horas²²⁵.

A Constituição de 1934 encartou uma série de direitos trabalhistas, entre os quais, pela primeira vez na história constitucional do país, a duração normal do trabalho em oito horas diárias, ressalvadas as prorrogações previstas em lei (art. 121, § 1º, c²²⁶) – o que foi mantido na Constituição de 1937 (art. 137, i²²⁷), de caráter ditatorial. A nível infraconstitucional, continuaram a ser editados decretos voltados a estipular limites para categorias específicas, como foi o caso dos jornalistas, que tiveram sua jornada limitada a cinco horas, e dos professores, que não poderiam ministrar mais de seis aulas diárias na mesma instituição²²⁸.

Em 1940, o Decreto-Lei n. 2.308 unificou as normas que previam os regimes normais de duração do trabalho, mantida a vigência dos atos que dispunham sobre regimes excepcionais.

²²³ DAL ROSSO, Sadi **A jornada de trabalho na sociedade**: o castigo de Prometeu. São Paulo: LTr, 1996, p. 231-237.

²²⁴ CARDOSO, Ana Claudia Moreira. **Tempos de trabalho, tempos de não trabalho**: vivências cotidianas de trabalhadores. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007, p. 83-86. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxwovktx>. Acesso em 20.02.2022.

²²⁵ SUSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de Direito de Trabalho**: Volume II. 22ª ed. São Paulo: LTr, 2005, p. 806.

²²⁶ “Art 121 - A lei promoverá o amparo da produção e estabelecerá as condições do trabalho, na cidade e nos campos, tendo em vista a proteção social do trabalhador e os interesses econômicos do País. § 1º - A legislação do trabalho observará os seguintes preceitos, além de outros que colimem melhorar as condições do trabalhador: [...] c) trabalho diário não excedente de oito horas, reduzíveis, mas só prorrogáveis nos casos previstos em lei;”.

²²⁷ “Art 137 - A legislação do trabalho observará, além de outros, os seguintes preceitos: [...] i) dia de trabalho de oito horas, que poderá ser reduzido, e somente suscetível de aumento nos casos previstos em lei;”.

²²⁸ COIMBRA, Rodrigo. Fundamentos e evolução da limitação constitucional da duração do tempo de trabalho no Brasil. **e-Pública**, Lisboa, v. 3, n. 1, abr. 2016, p. 184-206. Disponível em: http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2183-184X2016000100011&lng=pt&nrm=iso. Acesso em 20.02.2022.

Pouco depois, todas essas normas foram incorporadas pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada por meio do Decreto-Lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943, que assentou a duração normal do trabalho não superior a oito horas diárias, compondo o Capítulo II, intitulado “Da Duração do Trabalho”, além de ter previsto regimes especiais de jornada²²⁹.

As Constituições Federais de 1946 (art. 157, V²³⁰) e 1967 (art. 158, VI²³¹) mantiveram a duração padrão do trabalho preestabelecida, ainda que remetendo à legislação infraconstitucional a previsão de exceções a esse limite. No entanto, o texto de 1967, alterado pela Emenda Constitucional n. 1/1969, em oposição ao cunho social-democrata da Constituição predecessora, consagrou a ditadura militar no Brasil²³².

Observa-se que, desde a Constituição de 1934 – a qual, como visto, foi a primeira a estabelecer no país a limitação da jornada de trabalho, em padrão que foi replicado pelos Textos Constitucionais subsequentes –, admitiu-se a possibilidade de prorrogação da jornada além das oito horas diárias, em havendo previsão legal para tanto. Essa ressalva – que se manifesta, por exemplo, por meio do instituto das horas extraordinárias e da exclusão de gerentes e trabalhadores externos da incidência das regras de limitação da jornada – teria propiciado, segundo Sadi Dal Rosso, a institucionalização prática de uma duração padrão do trabalho superior aos limites constitucionais²³³.

O reaparecimento da pauta da redução da duração do trabalho no cenário político de redemocratização foi fruto, sobretudo, da emergência de mobilizações de trabalhadores a partir de meados da década de 1980, como foi o caso dos metalúrgicos e químicos de São Paulo que, em 1985, por meio da greve, conquistaram reduções de 48 horas para 44 ou 42 horas semanais²³⁴.

²²⁹ SUSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de Direito de Trabalho**: Volume II. 22ª ed. São Paulo: LTr, 2005, p. 807; e COIMBRA, Rodrigo. Fundamentos e evolução da limitação constitucional da duração do tempo de trabalho no Brasil. **e-Pública**, Lisboa, v. 3, n. 1, abr. 2016, p. 197-198.

²³⁰ "Art 157 - A legislação do trabalho e a da previdência social obedecerão nos seguintes preceitos, além de outros que visem a melhoria da condição dos trabalhadores: [...] V - duração diária do trabalho não excedente a oito horas, exceto nos casos e condições previstos em lei;"

²³¹ "Art 158 - A Constituição assegura aos trabalhadores os seguintes direitos, além de outros que, nos termos da lei, visem à melhoria, de sua condição social: [...] VI - duração diária do trabalho não excedente de oito horas, com intervalo para descanso, salvo casos especialmente previstos;"

²³² COIMBRA, Rodrigo. *Op. cit.*, p. 198-199.

²³³ DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade**: o castigo de Prometeu. São Paulo: LTr, 1996, p. 238-244.

²³⁴ CARDOSO, Ana Claudia Moreira. **Tempos de trabalho, tempos de não trabalho**: vivências cotidianas de trabalhadores. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007, p. 95. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxwovktx>. Acesso em 20.02.2022; e DAL ROSSO, Sadi. Jornada de Trabalho: duração e intensidade. **Ciência e Cultura**, São Paulo, v. 58, n. 4, Dec. 2006, p. 32. Disponível em: http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252006000400016. Acesso em 20.02.2022.

No Congresso Nacional Constituinte, embora as propostas iniciais, acolhendo reivindicações sindicais e expectativas mais progressistas, caminhassem no sentido de adotar o limite de quarenta horas semanais de trabalho, acabou prevalecendo – sob pressão empresarial, acordos de bastidores e a articulação parlamentar do “Centrão”, segundo Sadi Dal Rosso – a “tese” das 44 horas semanais²³⁵.

Em 5 de outubro de 1988, promulgou-se a atual Constituição Federal, que consagrou, no rol de direitos fundamentais dos trabalhadores urbanos e rurais, em seu art. 7º, incisos XIII e XVI²³⁶, a “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”, assim como a “remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal”.

Inovou o constituinte ao diminuir o limite da duração semanal do trabalho de quarenta e oito para quarenta e quatro horas, bem como ao aumentar o mínimo do adicional de horas extras – anteriormente fixado pelo art. 59, § 1º, da CLT, em 20% – para 50% do valor da hora normal.

Destacam-se, também, a “jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva”, o “repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos” e as “férias anuais remuneradas com, pelo menos, um terço a mais que o salário normal” – art. 7º, incisos XIV, XV e XVII, respectivamente –, que reforçam a lógica da limitação da duração do trabalho amparada pela Constituição.

Conclui-se, portanto, que os caminhos da constitucionalização da limitação da jornada de trabalho no Brasil, que culminaram na sua consagração, na Constituição de 1988, como um direito fundamental social, também são marcados pela mobilização da classe trabalhadora em torno da redução da jornada, acompanhando a construção e a consolidação de marcos regulatórios para as relações de trabalho no país.

Não obstante as vitórias obtidas em 1988, sobretudo por meio da redução da duração semanal para o patamar das 44 horas e da fixação do limite de seis horas para turnos ininterruptos de revezamento, a década seguinte, como se verá mais adiante, foi marcada por

²³⁵ DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade: o castigo de Prometeu**. São Paulo: LTr, 1996, p. 271-284.

²³⁶ Pontua-se que a Constituição de 1988 reafirmou a exclusão dos trabalhadores domésticos no que tange à amplitude da proteção justralhista, limitando o acesso destes a apenas alguns dos direitos fundamentais dispostos no rol do art. 7º. Entre os direitos não alcançados, encontrava-se a limitação da duração normal do trabalho prevista no inciso XIII, situação que só veio a ser modificada com o advento da Emenda Constitucional n. 72/2013.

uma série de reflexos²³⁷ no que tange à proteção do direito à limitação da jornada de trabalho no país.

2.2.2. Critérios básicos e especiais de fixação da jornada de trabalho no ordenamento jurídico brasileiro.

Como visto, a Constituição Federal consagrou, no art. 7º, inciso XIII, a duração normal do trabalho “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.” A duração do trabalho é regida especificamente pelo Capítulo II da CLT, o qual trata da jornada e da duração semanal de trabalho, dos intervalos e dos repousos trabalhistas.

No Brasil, embora legislador e juristas com frequência se utilizem do vocábulo “jornada” para designar qualquer lapso de tempo de trabalho, o conceito técnico do instituto – derivado da origem do verbete, que envolve a noção de dia – remete à quantidade de horas diárias em que o trabalhador, na esteira do que dispõe o art. 4º da CLT, coloca-se à disposição do empregador²³⁸.

Assim, a jornada constitui espécie da qual a duração do trabalho é gênero, compondo esta última o lapso temporal de trabalho ou de disponibilidade do empregado perante seu empregador em virtude do contrato, considerados distintos parâmetros de mensuração: dia (duração diária ou jornada), semana (duração semanal), mês (duração mensal) e até mesmo o ano (duração anual)²³⁹.

No Direito do Trabalho, há três critérios básicos para se determinar a abrangência da jornada de trabalho: tempo efetivamente trabalhado, tempo à disposição e tempo de deslocamento. A ordem justralhista brasileira – não obstante o esvaziamento promovido pela Lei n. 13.467/2017 nesse aspecto – adota o critério básico informador do tempo à disposição, permitindo, no entanto, em situações especiais, o influxo de regras derivadas de outros critérios²⁴⁰.

²³⁷ DELGADO, Mauricio Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. A proteção e a inclusão da pessoa humana trabalhador e do trabalho no Brasil República: fluxos e reflexos. **Revista Jurídica**, v. 4, n. 57, out. 2019, p. 538-583. Disponível em: <http://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RevJur/article/view/3792>. Acesso em 04.08.2022.

²³⁸ CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho**: de acordo com a reforma trabalhista (Lei 13.467/2017). 15ª ed. rev. atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense. São Paulo: Método, 2018, p. 609-610.

²³⁹ DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1025.

²⁴⁰ *Ibid.*, p. 1027-1032.

O *tempo efetivamente trabalhado* afasta do cômputo da jornada de trabalho quaisquer períodos em que não ocorra efetiva prestação de labor²⁴¹. Consoante explica Mauricio Godinho Delgado, “exclui-se do cálculo da jornada todo e qualquer lapso temporal que não consista em direta transferência de força de trabalho em benefício do empregador”²⁴². Nesse caso, portanto, o tempo de trabalho equivale ao tempo de execução da atividade laboral.

No que concerne ao *tempo à disposição*, considera-se integrar a jornada de trabalho o tempo em que o empregado permanece à disposição do empregador no centro de trabalho, quer ocorra prestação de serviço ou não²⁴³. É o que dispõe o art. 4º da CLT: “considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada”.

Ressalta-se, desde já, que a Lei n. 13.467/2017 promove, em favor do critério do tempo efetivamente trabalhado, certa mitigação do tempo à disposição ao incluir o parágrafo 2º no art. 4º da CLT. O dispositivo flexibiliza o limite relativo às variações de horário no registro de ponto em favor do empregador e excetua do conceito de tempo à disposição determinados períodos de permanência do trabalhador no estabelecimento empresarial por vontade própria (práticas religiosas, descanso, lazer, alimentação, socialização e troca de uniforme quando não obrigatória a sua realização na empresa) ou pela busca de proteção pessoal (insegurança nas vias públicas ou más condições climáticas).

Tais hipóteses exceptivas só fazem sentido se se verificar que o trabalhador despendeu seu tempo no âmbito da empresa por escolha própria, e não para atender a necessidade empresarial²⁴⁴. Portanto, elas têm de ser interpretadas e aplicadas adequadamente ao caso concreto à luz do princípio da primazia da realidade, “sob pena de esterilizarem, juridicamente, situações de efetiva disponibilidade do trabalhador perante seu empregador, no ambiente empresarial, porém não computados na duração do trabalho, como tempo à disposição”²⁴⁵.

Por fim, o terceiro critério, atinente ao *tempo de deslocamento*, reputa como parte da jornada de trabalho o tempo despendido pelo empregado no trajeto residência–trabalho–residência, alargando a ideia de tempo à disposição²⁴⁶. A antiga redação do § 2º do art. 58 da

²⁴¹ GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. **Curso de Direito do Trabalho**. 12ª ed. rev. atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p. 914.

²⁴² DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1028.

²⁴³ *Ibid.*

²⁴⁴ CARVALHO, Augusto César Leite de. **Direito do Trabalho: curso e discurso**. São Paulo: LTr, 2016, p. 277.

²⁴⁵ DELGADO, Maurício Godinho. DELGADO, Gabriela Neves. **A Reforma Trabalhista no Brasil: com os comentários à Lei 13.467/2017**. São Paulo: LTr, 2017, p. 104.

²⁴⁶ CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho: de acordo com a reforma trabalhista (Lei n. 13.467/2017)**. 15ª ed. ver. atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense. São Paulo: Método, 2018, p. 615-618.

CLT, ratificando a jurisprudência consolidada do TST, incorporou, por meio das chamadas “horas *in itinere*”, o critério do tempo de deslocamento para os casos especiais em que o trabalhador fosse transportado ao local de trabalho – de difícil acesso ou não servido por transporte público – por condução fornecida pelo empregador.

O instituto das horas *in itinere*, no entanto, foi suprimido pela Lei n. 13.467/2017, que alterou o texto do citado dispositivo para prever que o tempo despendido no deslocamento entre a residência e o posto de trabalho não deve ser computado na jornada de trabalho, o que representa prejuízo relevante sobretudo para os trabalhadores nas áreas rurais, onde as horas itinerantes eram mais comuns²⁴⁷. Na verdade, a Lei n. 13.467/2017 foi responsável por promover um verdadeiro redesenho da jornada de trabalho no Brasil e subverter a lógica da sua limitação, o que será visto neste e no tópico 2.4.

Ainda, normas de regência de certas categorias profissionais adotam critérios especiais de cômputo de jornada, como é o caso dos motoristas profissionais, o que será objeto de análise no capítulo seguinte, nos tópicos 3.3 e 3.4.

Outra categoria à qual se aplicam critérios especiais é a dos trabalhadores ferroviários. O tempo de prontidão, disposto no § 3º do art. 244 da CLT, compreende o período em que o ferroviário permanece nas dependências da estrada, aguardando ordens do empregador, e é remunerado à razão de $\frac{2}{3}$ da hora normal.

Figura semelhante à prontidão é aplicável aos aeronautas, sob a nomenclatura de “reserva”, correspondente ao tempo em que o tripulante, por determinação do empregador, permanece à disposição no local de trabalho, conforme o art. 44 da Lei n. 13.475/2017. Neste caso, a reserva é remunerada na mesma base da hora de voo, como disposto no parágrafo 1º do citado dispositivo.

Já o sobreaviso, previsto no § 2º do art. 244 da CLT, constitui o tempo em que o ferroviário permanece em sua residência, aguardando o chamado do empregador para o serviço, devendo ser remunerado a $\frac{1}{3}$ da hora normal. Também para os petroleiros²⁴⁸ e os aeronautas foram fixados regimes de sobreaviso, conforme o art. 5º, § 1º, da Lei n. 5.811/1972 e o art. 43 da Lei n. 13.475/2017, que dispõe a respeito do sobreaviso no art. 43. Por meio da Súmula n.

²⁴⁷ DELGADO, Maurício Godinho. DELGADO, Gabriela Neves. **A Reforma Trabalhista no Brasil**: com os comentários à Lei 13.467/2017. São Paulo: LTr, 2017, p. 122.

²⁴⁸ No caso dos petroleiros, segundo Augusto César Leite de Carvalho, o regime de sobreaviso é frequentemente deturpado, na medida em que “destes se exige o trabalho em jornadas fixas de doze horas, pagando-se o adicional referido pelo fato de sua permanência na plataforma marítima ou na estação de trabalho a aguardar ordens, durante a outra metade dos dias”. Cf: CARVALHO, Augusto César Leite de. **Direito do Trabalho**: curso e discurso. São Paulo: LTr, 2ª ed., 2016, p. 282.

229²⁴⁹, o TST estendeu a aplicação da figura do sobreaviso, em analogia ao art. 244, § 2º, da CLT, aos eletricitários.

Provocado a se manifestar acerca da configuração do regime de sobreaviso em hipóteses em que o trabalhador permanecesse aguardando chamado por meio de celulares e outros instrumentos tecnológicos de comunicação, o TST editou, em 2011, a Súmula n. 428. Em seu texto original, o verbete previa que o uso desses aparelhos, por si só, não caracterizaria o sobreaviso, “uma vez que o empregado não permanece em sua residência aguardando, a qualquer momento, convocação para o serviço”²⁵⁰.

No ano seguinte, todavia, o Tribunal acolheu, por meio da modificação da redação daquela Súmula²⁵¹, a tese de aplicação analógica do instituto do sobreaviso aos empregados que, submetidos a regimes de plantão, permaneçam aguardando convocação para serviço durante seu período de descanso – ou seja, independentemente de o trabalhador ficar à espera do chamado em sua casa ou fora dela. Tal interpretação melhor atende à proteção da limitação da duração do trabalho, na medida em que reconhece que o trabalhador que precisa se manter disponível para chamados do empregador por meio de aparelhos telemáticos não é capaz de usufruir plenamente do momento de pausa e relaxamento.

Contribuiu para alcançar-se tal entendimento a promulgação da Lei n. 12.551/2011, que, ao alterar a redação do art. 6º da CLT, equiparou “a subordinação exercida por meios telemáticos à exercida por meios pessoais e diretos”, e da Lei n. 12.619/2012, que – como será visto no item 3.3 do terceiro capítulo –, assentou o direito do motorista profissional à limitação da jornada de trabalho, assumindo a efetiva possibilidade de controle do tempo de trabalho desenvolvido fora do estabelecimento patronal²⁵².

²⁴⁹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula n. 229 do TST**. “SOBREAVISO. ELETRICITÁRIOS (nova redação) - Res. 121/2003, DJ 19, 20 e 21.11.2003. Por aplicação analógica do art. 244, § 2º, da CLT, as horas de sobreaviso dos eletricitários são remuneradas à base de 1/3 sobre a totalidade das parcelas de natureza salarial”.

²⁵⁰ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula n. 428 do TST**. “Redação original – - Res. 174/2011, DEJT divulgado em 27, 30 e 31.05.2011. Sobreaviso (conversão da Orientação Jurisprudencial n.º 49 da SBDI-1). O uso de aparelho de intercomunicação, a exemplo de BIP, “pager” ou aparelho celular, pelo empregado, por si só, não caracteriza o regime de sobreaviso, uma vez que o empregado não permanece em sua residência aguardando, a qualquer momento, convocação para o serviço”.

²⁵¹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula n. 428 do TST**. “SOBREAVISO APLICAÇÃO ANALÓGICA DO ART. 244, § 2º DA CLT (redação alterada na sessão do Tribunal Pleno realizada em 14.09.2012) - Res. 185/2012, DEJT divulgado em 25, 26 e 27.09.2012. I - O uso de instrumentos telemáticos ou informatizados fornecidos pela empresa ao empregado, por si só, não caracteriza o regime de sobreaviso. II - Considera-se em sobreaviso o empregado que, à distância e submetido a controle patronal por instrumentos telemáticos ou informatizados, permanecer em regime de plantão ou equivalente, aguardando a qualquer momento o chamado para o serviço durante o período de descanso”.

²⁵² TAVARES, Lourdes. Nova redação da Súmula 428 reconhece sobreaviso em escala com celular. **Notícias do TST**. 17.09.2012. Disponível em: <https://www.tst.jus.br/-/nova-redacao-da-sumula-428-reconhece-sobreaviso-em-escala-com-celular>. Acesso em 04.08.2022.

2.2.3. Jornada de trabalho extraordinária.

O tempo de trabalho ou de disponibilidade que ultrapasse o patamar normal da duração do trabalho é considerado extraordinário. À exceção do regime de compensação de jornada – objeto de análise no tópico 2.2.5 –, as horas extraordinárias devem ser remuneradas em valor ao menos 50% superior ao da hora normal, conforme o parâmetro estabelecido pela Constituição Federal no art. 7º, XVI.

A CLT prevê três meios regulares de prorrogação da jornada de trabalho: o acordo de prorrogação de jornada de trabalho (art. 59, *caput*, tendo sido suprimida pela Lei n. 13.467/2017 a exigência da forma escrita para o acordo bilateral), o regime de compensação de jornada (art. 59, § 2º) e a prorrogação decorrente de necessidade imperiosa, “seja para fazer face a motivo de força maior, seja para atender à realização ou conclusão de serviços inadiáveis ou cuja inexecução possa acarretar prejuízo manifesto” (art. 61).

Note-se que o art. 7º, XIII, da Constituição limita-se a prescrever a “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” e a “remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal”. Inexiste, assim, autorização ou vedação constitucional expressa à contratação de horas meramente suplementares por contrato bilateral ou coletivo – assim considerada a prorrogação ordinária e habitual da jornada cuja contraprestação implica o pagamento de horas extraordinárias com adicional de 50%²⁵³.

Daí é que há autores, a exemplo de Mauricio Godinho Delgado, que compreendem que o Texto Constitucional teria autorizado tão somente a prorrogação de jornada decorrente do regime de compensação ou em virtude de fatores estritamente excepcionais (força maior, atendimento de serviços cuja inexecução acarretaria prejuízos manifestos e reposição de paralisações empresariais, relacionados, portanto, a necessidade imperiosa), defendendo a não recepção, pela ordem constitucional vigente, do *caput* do art. 59 da CLT, no que autoriza a contratação de duas horas extras meramente suplementares por acordo bilateral ou coletivo²⁵⁴.

Também Bruno Klippel identifica conflito entre as normas do art. 59 da CLT e do art. 7º, XIII, da CF. Suscitando a mudança de paradigma e as premissas protetivas da CF/1988, o autor articula a intenção do constituinte de modificar o regime de trabalho extraordinário até então vigente, de modo a que as horas extras fossem prestadas apenas ocasionalmente, e não de

²⁵³ DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1085.

²⁵⁴ *Ibid.*

forma ordinária, tendo em vista a necessidade de proteção da vida e da saúde do trabalhador em face dos prejuízos advindos do excesso de jornada²⁵⁵.

Na mesma linha, Márcio Túlio Viana²⁵⁶ e Sebastião Geraldo de Oliveira²⁵⁷ destacam que a regra do art. 59 da CLT era compatível com o Texto Constitucional de 1967, que ressaltava do limite máximo de oito horas de jornada os “casos especialmente previstos”. A Constituição de 1988, diferentemente, não abriu tal “válvula de escape”, de modo que as horas extras não poderiam ser habitualmente contratadas a partir do simples pagamento de adicional.

Arnaldo Sussekind, por sua vez, critica a opção do constituinte de apenas ampliar o valor do adicional, não vedando expressamente a prestação permanente de horas extraordinárias. Para o autor:

[...] constitui hoje questão incontroversa que a jornada superior a oito horas é prejudicial ao trabalhador, à produção e à coletividade. Demais disso, releva ressaltar que o empregado levado pela necessidade de obter maiores salários, acorda sempre em prorrogar indefinidamente sua jornada normal de trabalho. Daí porque, em nosso país, o trabalho extraordinário vem sendo desmesuradamente utilizado, concorrendo para agravar o desemprego, ampliar os infortúnios do trabalho, tornar o trabalhador um aposentado precoce e reduzir-lhe o tempo de convívio familiar. Criticável, por isso mesmo, que a nova Constituição, em vez de restringir as hipóteses permissivas do trabalho extraordinário, tenha simplesmente majorado o valor do adicional²⁵⁸.

Ana Cláudia Cardoso ressalta que a restrição às horas meramente suplementares – as quais se firmaram como recurso habitual na realidade laboral brasileira – é tema que envolve resistência tanto de empregadores quanto de trabalhadores, na medida em que a prestação habitual de horas extras representa vantagem econômica imediata para ambas as partes: “se para o setor patronal é mais barato e prático pagar hora extra do que contratar um novo trabalhador e depois demiti-lo, para o trabalhador, em função da baixa remuneração, a hora extra significa uma possibilidade individual de ganho maior”²⁵⁹.

²⁵⁵ KLIPPEL, Bruno. **Jornada de trabalho e direitos fundamentais**. São Paulo: LTr, 2016, p. 53-110.

²⁵⁶ VIANA, Márcio Túlio. Adicional de horas extras. In: **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 1993, v. 2, p. 173.

²⁵⁷ OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 6ª ed. São Paulo: LTr, 2011, p. 181-182.

²⁵⁸ SUSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de Direito de Trabalho**: Volume II. 22ª ed. São Paulo: LTr, 2005, p. 833.

²⁵⁹ CARDOSO, Ana Cláudia Moreira. **Tempos de trabalho, tempos de não trabalho: vivências cotidianas de trabalhadores**. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007, p. 97. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxwovktx>. Acesso em 20.02.2022.

Tanto é assim que o TST, por meio da Súmula n. 291²⁶⁰, assentou que a supressão, pelo empregador, de horas extras prestadas habitualmente ao longo do período mínimo de um ano implica o pagamento de indenização.

Com efeito, a tese da inconstitucionalidade da prorrogação da jornada meramente suplementar por acordo bilateral ou coletivo não encontrou grande respaldo na doutrina, na jurisprudência ou na prática das relações de trabalho, o que deu margem para a consolidação de um quadro de prestação de horas extras em caráter permanente, em claro desvirtuamento do direito fundamental à limitação da jornada e da excepcionalidade que deveria caracterizar a prorrogação do tempo de trabalho.

2.2.4. Exceções ao regime de duração do trabalho.

O controle e a fiscalização da jornada de trabalho pelo empregador são a regra no Direito do Trabalho brasileiro. Contudo, excluem-se do regime de duração do trabalho previsto no Capítulo II da CLT três hipóteses de trabalho, conforme disposto no art. 62. A insuscetibilidade de controle e de fiscalização da jornada impossibilita a verificação do tempo de disponibilidade e de execução e, por consequência, a aferição da prestação de horas extraordinárias²⁶¹.

A primeira dessas hipóteses consiste em “atividade externa incompatível com a fixação de horário”, como geralmente é o caso de vendedores praticistas e viajantes, compreendendo-se que a distância geográfica do estabelecimento empresarial, aliada à liberdade de autodeterminação da jornada pelo trabalhador, seriam incompatíveis com a disciplina legal da duração do trabalho. Nesta condição, como será indicado no tópico 3.2 do capítulo seguinte, também os motoristas profissionais eram frequentemente enquadrados pelos Tribunais, o que era alvo de controvérsias em razão da utilização de mecanismos de controle de jornada.

A segunda hipótese, inscrita no inciso II do art. 62, refere-se ao exercício de cargos de gestão, presumindo-se que trabalhadores que ocupam posições mais elevadas na hierarquia empresarial, investidos de certos poderes empregatícios, não estariam submetidos a rígida

²⁶⁰ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula n. 291 do TST**. “HORAS EXTRAS. HABITUALIDADE. SUPRESSÃO. INDENIZAÇÃO. (nova redação em decorrência do julgamento do processo TST-IUJERR 10700-45.2007.5.22.0101) - Res. 174/2011, DEJT divulgado em 27, 30 e 31.05.2011. A supressão total ou parcial, pelo empregador, de serviço suplementar prestado com habitualidade, durante pelo menos 1 (um) ano, assegura ao empregado o direito à indenização correspondente ao valor de 1 (um) mês das horas suprimidas, total ou parcialmente, para cada ano ou fração igual ou superior a seis meses de prestação de serviço acima da jornada normal. O cálculo observará a média das horas suplementares nos últimos 12 (doze) meses anteriores à mudança, multiplicada pelo valor da hora extra do dia da supressão”.

²⁶¹ CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho**: de acordo com a reforma trabalhista Lei 13.467/2017. 15ª ed. rev. atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense. São Paulo: Método, 2018, p. 653.

fiscalização de horário e tempo de trabalho. Complementou o legislador, no parágrafo único, que a exceção ao regime de limitação da duração do trabalho somente se aplica aos empregados ocupantes de cargos de gestão que auferirem gratificação de, no mínimo, 40% da remuneração – requisito que, segundo Alice Monteiro de Barros²⁶² e Vólia Bomfim²⁶³, é decorrência natural das maiores responsabilidades inerentes ao cargo e busca evitar designações fictícias.

Por fim, a Lei n. 13.467/2017 acresceu o inciso III ao art. 62, prevendo a exclusão dos empregados em teletrabalho do regime de duração do trabalho. A inclusão do teletrabalho entre as hipóteses de exceção aos limites de jornada gerou controvérsia, na medida em que os meios eletrônicos permitem ao empregador controlar o tempo de trabalho do empregado.

Mais recentemente, a Lei n. 14.442/2022, resultado da conversão da MP n. 1.108/2022, atribuiu nova redação ao art. 62, III²⁶⁴, que passou a alcançar apenas os teletrabalhadores que “prestam serviço por produção ou tarefa”. O diploma também alterou e acrescentou disposições ao Capítulo II-A da CLT, que trata especificamente do teletrabalho, assentando no art. 75-B, § 5º, que o tempo de uso, fora da jornada de trabalho normal do empregado, de “equipamentos tecnológicos”, “softwares”, “ferramentas digitais” ou “aplicações de internet”, “não constitui tempo à disposição ou regime de prontidão ou de sobreaviso”, salvo previsão em contrato bilateral ou coletivo. A impropriedade dos dispositivos é evidente, já que a produção por tarefas ou produção não afasta o direito constitucional à limitação da jornada de trabalho, tampouco o uso da tecnologia descaracteriza o tempo à disposição, em estando o trabalhador cumprindo ordens empresariais²⁶⁵.

Vale mencionar haver quem sustente a não recepção do art. 62 da CLT pela Constituição de 1988, considerado o disposto no art. 7º, XIII. Para Noemia Porto, por exemplo, as constituições anteriores acomodariam exceções ao regime de duração do trabalho, trazendo referências a casos especiais, o que não ocorreu com a CF/1988, que assenta o direito

²⁶² BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho**. 4ª ed. rev. e ampl. São Paulo: LTr, 2008, p. 673.

²⁶³ CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho**: de acordo com a reforma trabalhista Lei 13.467/2017. 15ª ed. rev. atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense. São Paulo: Método, 2018, p. 662.

²⁶⁴ Segundo a exposição de motivos da Medida Provisória, “a norma passa a prever expressamente, também, que o teletrabalho poderá ser contratado por jornada ou por produção e que se contratada por produção não ser-lhe-á aplicado o capítulo da CLT que trata da duração do trabalho e que prevê o controle de jornada. A norma preserva, para aquelas atividades em que o controle de jornada não é essencial, a liberdade do trabalhador exercer suas tarefas na hora que lhe aprouver, e caso a contratação seja com jornada, permite o controle remoto da jornada pelo empregador, o que é uma demanda dos trabalhadores em teletrabalho e que viabiliza o pagamento de horas-extras caso ultrapassada a jornada regular”. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/Exm/Exm-Mpv-1108-22.pdf. Acesso em 17.08.2022.

²⁶⁵ DELGADO, Gabriela Neves; DIAS, Valéria de Oliveira; DI ASSIS, Carolina. **Plataformas Digitais de Consumo**: perspectivas e desafios de proteção trabalhista para o divulgador digital. 1. ed. São Paulo: Editora JusPodivm, 2022, p. 98.

fundamental à limitação da duração do trabalho para todas as relações de emprego. De acordo com a autora, condicionar o direito constitucional à limitação de jornada por meio da lei infraconstitucional implica dar respaldo a situações não isonômicas, subtraindo de certos trabalhadores o exercício de direito fundamental e acarretando-lhes prejuízos existenciais em razão da disponibilidade excessiva²⁶⁶.

Nada obstante, a interpretação judicial e doutrinária predominante é de que o referido dispositivo é compatível com a Constituição vigente, esclarecendo Mauricio Godinho Delgado que as hipóteses exceptivas consubstanciam critérios práticos que reconhecem a necessidade de haver, na prática, algum controle e fiscalização por parte do empregador para fins de aferição da jornada de trabalho. Trata-se, portanto, de presunções jurídicas de ausência de controle de jornada, podendo ser desconstituídas por prova em contrário pelo empregado²⁶⁷.

De todo modo, o direito fundamental à limitação da jornada de trabalho não se confunde com a possibilidade de controle de jornada, na medida em que é constitucionalmente assegurado, por força do art. 7º, XIII, da CF/1988, a todo e qualquer trabalhador, independentemente do tipo de vínculo, ainda mais por se tratar de direito cuja proteção é inseparável da preservação do direito à saúde do trabalhador.

2.2.5. Compensação de jornada e banco de horas.

O art. 7º da CF, inciso XIII, que consagra o direito fundamental à limitação da jornada de trabalho, alberga também uma relevante hipótese de flexibilização trabalhista, consubstanciada na compensação de jornada. Nesse regime, o excesso de horas laboradas em um dia é compensado mediante a diminuição da jornada em dia posterior.

Embora o regime compensatório clássico – em que as horas excedentes são compensadas durante a semana ou mês no qual trabalhadas e os horários de trabalho são fixados previamente – não tivesse grande potencial lesivo ao trabalhador e pudesse até lhe ser benéfico, o panorama mudou com o advento da Lei n. 9.601/1998. O diploma, ao modificar a redação do art. 59, § 2º, da CLT, introduziu no ordenamento jurídico brasileiro a figura do *banco de horas*, estendendo o prazo máximo de compensação para 120 dias – limite logo em seguida ampliado para um ano por meio da MP 1.907/1998²⁶⁸.

²⁶⁶ PORTO, Noemia. A garantia fundamental da limitação da jornada: entre a Constituição e o art. 62 da CLT. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, Porto Alegre, v. 75, n. 2, abr./jun. 2009, p. 68-84.

²⁶⁷ DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1061-1062.

²⁶⁸ A Medida Provisória em questão foi reeditada diversas vezes, sendo que a última delas, a MP n. 2.164/2001, teve sua vigência tornada indeterminada pela EC n. 32/2001.

Com efeito, o banco de horas permite ao empregador estender a jornada de trabalho – respeitado o limite das dez horas diárias e da soma da duração semanal do trabalho no ano, de acordo com o art. 59, § 2º, da CLT – conforme a demanda e as variações do mercado, o que, sobretudo se não houver a pré-definição das horas de sobrejornada e de compensação, pode implicar ritmos desgastantes de trabalho e dificultar a fruição dos períodos de descanso pelo trabalhador.

A flexibilização por meio da implementação do banco de horas, além de poder gerar transferência dos custos da produção para o empregado – na medida em que a jornada varia conforme a demanda –, promove a despadroneização e a “anualização” do tempo de trabalho, com a desvinculação da jornada ao módulo diário para alcançar o parâmetro anual, fragilizando os limites da duração diária e semanal do trabalho²⁶⁹.

Assim, em vista da lesividade da compensação anual em relação ao trabalhador e de possíveis fraudes com intuito de burla ao pagamento de horas extras, o TST assentara, na Súmula n. 85²⁷⁰ (item V), a obrigatoriedade da negociação coletiva para a pactuação do banco de horas – diferentemente do regime tradicional, em relação ao qual se admitiu o acordo individual escrito (item I).

Não obstante, a Lei n. 13.467/2017 trouxe relevantes alterações flexibilizatórias no que tange ao regime de compensação de jornada. Primeiro, autorizou a pactuação tácita (art. 59, § 6º, CLT) de compensação mensal, o que, conforme observa Thaíssa Proni, visa “legitimar as pequenas compensações a favor do empregador, que é quem, implicitamente, determina as

²⁶⁹ Nesse sentido, confirmam-se: SANTOS, Nara Abreu. **Temporalidades do trabalho e do não trabalho**: efeitos e sentidos da regulamentação jurídica. 2019. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2019, p. 110-112, 160-163; e CARDOSO, Ana Claudia Moreira. **Tempos de trabalho, tempos de não trabalho**: vivências cotidianas de trabalhadores. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007, p. 114. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxwovktx>. Acesso em 20.02.2022

²⁷⁰ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula n. 85 do TST**. “COMPENSAÇÃO DE JORNADA (inserido o item VI) - Res. 209/2016, DEJT divulgado em 01, 02 e 03.06.2016 I. A compensação de jornada de trabalho deve ser ajustada por acordo individual escrito, acordo coletivo ou convenção coletiva (ex-Súmula nº 85 - primeira parte – alterada pela Res. 121/2003, DJ 21.11.2003). II. O acordo individual para compensação de horas é válido, salvo se houver norma coletiva em sentido contrário (ex-OJ nº 182 da SBDI-1 - inserida em 08.11.2000). III. O mero não atendimento das exigências legais para a compensação de jornada, inclusive quando encetada mediante acordo tácito, não implica a repetição do pagamento das horas excedentes à jornada normal diária, se não dilatada a jornada máxima semanal, sendo devido apenas o respectivo adicional (ex-Súmula nº 85 - segunda parte - alterada pela Res. 121/2003, DJ 21.11.2003). IV. A prestação de horas extras habituais descaracteriza o acordo de compensação de jornada. Nesta hipótese, as horas que ultrapassarem a jornada semanal normal deverão ser pagas como horas extraordinárias e, quanto àquelas destinadas à compensação, deverá ser pago a mais apenas o adicional por trabalho extraordinário (ex-OJ nº 220 da SBDI-1 - inserida em 20.06.2001). V. As disposições contidas nesta súmula não se aplicam ao regime compensatório na modalidade “banco de horas”, que somente pode ser instituído por negociação coletiva. VI - Não é válido acordo de compensação de jornada em atividade insalubre, ainda que estipulado em norma coletiva, sem a necessária inspeção prévia e permissão da autoridade competente, na forma do art. 60 da CLT”.

dinâmicas cotidianas de trabalho, em última palavra”²⁷¹. Também admitiu a pactuação de regimes de compensação em até seis meses por meio acordo de individual (art. 59, § 5º, CLT), afastando-se, portanto, as garantias próprias da negociação coletiva para a adoção de um regime mais gravoso ao empregado, na contramão da doutrina e da jurisprudência.

Ademais, a Lei n. 13.467/2017, no art. 59-B, parágrafo único, da CLT, assentou que a habitualidade das horas extras não descaracteriza o regime compensatório, em franca oposição ao que dispunha o item IV da Súmula n. 85 do TST, o que “permite que a jornada clássica de 8 horas diárias caia em desuso e haja abusos do empregador na exacerbação da possibilidade de extensão da prestação do trabalho, extenuando a mão de obra humana”²⁷².

Por sua vez, o *caput* do art. 59-B incorporou o questionável entendimento inscrito no item III da mesma Súmula n. 85 do TST, assentando que o desrespeito às regras de compensação de jornada “não implica a repetição do pagamento das horas excedentes à jornada normal diária se não ultrapassada a duração máxima semanal, sendo devido apenas o respectivo adicional”. Dessa maneira, uma vez que o simples pagamento do respectivo adicional é devido em situações comuns de prorrogação de jornada, inexistente consequência sancionatória para o desrespeito à disciplina legal do regime de compensação e para o descumprimento dos limites diários da duração do trabalho, o que representa incentivo para a informalidade dos regimes compensatórios²⁷³.

Assim é que a Lei n. 13.467/2017 aprofunda, na esteira do que se observou no item 2.2.3, tendência à anualização da duração do trabalho e à prestação habitual de horas extras no Brasil.

2.2.6. Tempos de não trabalho e períodos de descanso. Intervalos intrajornada, intervalos interjornada, repouso semanal e férias.

Para Bruno Borges da Fonseca, o direito fundamental ao trabalho, em sua pluralidade de significados e dimensões, exprime um de seus sentidos paradoxais ao englobar também o direito de possuir tempo livre – o direito ao não trabalho, portanto –, enquanto espaço necessário de desenvolvimento humano:

²⁷¹ PRONI, Thaíssa Tamarindo da Rocha Weishaupt. A Reforma Trabalhista e seus desdobramentos jurídicos. **Carta Social e do Trabalho**, Campinas, v. 38, n.1, dez. 2018, p. 51.

²⁷² *Ibid.*, p. 52.

²⁷³ BELTRAMELLI NETO, Silvio. A reforma trabalhista e o retrocesso na proteção jurídica da saúde e segurança no trabalho: notas críticas sobre jornada e outros dispositivos alusivos ao meio ambiente laboral. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região**, Campinas, SP, n. 51, jul./dez. 2017, p. 189.

O homem que não disponha de tempo livre, cuja vida – tirante as interrupções puramente físicas (sono, refeições, etc) – esteja absorvida pelo seu trabalho para o capitalista, torna-se uma simples máquina. O direito humano e fundamental ao trabalho também deve englobar o direito de o ser humano possuir tempo livre. Nesse sentido, ao exercê-lo deve existir um tempo livre, sem trabalho, por mais paradoxal que seja. Por corolário, articula-se o direito ao trabalho com os intervalos inter e intrajornadas, as férias, o repouso semanal remunerado, os feriados, as pausas e o direito efetivo de desconexão da atividade laborativa²⁷⁴.

Maria Cecilia de Almeida Monteiro Lemos, ao analisar a construção do direito à limitação à jornada de trabalho como uma vitória da classe trabalhadora, observa que “o ser humano é fruto do tempo vivido dentro e fora do trabalho”. Limitar a jornada de trabalho implica garantir ao trabalhador tempo para o “desenvolvimento da capacidade de criação”, para “socialização e integração de classe” e para “usufruir do descanso, ter direito ao lazer, ao amor, à saúde física e mental, a um projeto da vida”²⁷⁵.

Nessa linha, Ana Claudia Cardoso pondera que refletir sobre o tempo de trabalho implica pensar também sobre o tempo de não trabalho, na medida em que o sujeito trabalhador vivencia a “totalidade temporal”, relacionando-se o tempo de trabalho aos diversos outros tempos sociais, como “o da família, do lazer, do amor, da educação”²⁷⁶.

Assim, ao fixar limites à duração diária, semanal e anual do trabalho, o Direito do Trabalho influencia a experiência total do tempo da classe trabalhadora, sua forma de trabalhar e também de viver. Como observa Renata Dutra, a regulação do trabalho não regula apenas o tempo de trabalho, mas também os tempos de não trabalho, interferindo na quantidade e na qualidade do tempo livre dos trabalhadores²⁷⁷ e trabalhadoras²⁷⁸.

²⁷⁴ FONSECA, Bruno Gomes Borges da. **Direito humano e fundamental ao trabalho**. Curitiba: CRV, 2019, p. 412.

²⁷⁵ LEMOS, Maria Cecilia de Almeida Monteiro. **O dano existencial nas relações de trabalho intermitentes: reflexões na perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno**. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília 2018, p. 181.

²⁷⁶ CARDOSO, Ana Claudia Moreira. **Tempos de trabalho, tempos de não trabalho: vivências cotidianas de trabalhadores**. Tese (Doutorado em Sociologia), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007, p. 8 e 10. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxwovktx>. Acesso em 20.02.2022.

²⁷⁷ DUTRA, Renata Queiroz. **Direito do Trabalho: uma introdução jurídico-política**. Belo Horizonte: RTM, 2021, p. 98-99; e CARDOSO, Ana Claudia Moreira. *Op. cit.*, p. 15-43. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxwovktx>. Acesso em 20.02.2022.

²⁷⁸ Embora o aprofundamento da discussão fuja ao escopo da presente pesquisa, vale destacar que a percepção e a regulação do tempo de trabalho construíram-se em torno do referencial masculino e obedecendo à divisão sexual do trabalho, o que contribuiu para a desvalorização e a exclusão das atividades domésticas e de cuidado da compreensão de trabalho. Assim, sem desconsiderar a importância dos marcos regulatórios da duração do trabalho descritos no decorrer deste Capítulo para a definição de parâmetros mínimos de dignidade, nota-se que as normas atinentes à duração do trabalho não levam em conta o trabalho reprodutivo feminino. A propósito, confira-se: VIEIRA, Regina Stela Corrêa. **Cuidado como trabalho: uma interpelação do Direito do Trabalho a partir da perspectiva de gênero**. 2018. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2018, p. 103-112.

Na medida em que a duração do trabalho corresponde ao período em que o trabalhador coloca sua força de trabalho à disposição do empregador, a sua regulação também diz respeito aos períodos de descanso, nos quais o trabalhador encontra-se indisponível para o trabalho, usufruindo de seu tempo para si, para a sua recomposição física e mental e/ou para participação na vida social além do trabalho.

Os períodos de descanso são entendidos como lapsos temporais, remunerados ou não e situados dentro ou fora dos módulos diários, semanais ou anuais de duração do trabalho, em que não deve ocorrer prestação de serviço nem disponibilidade do trabalhador em relação ao empregador. Tais períodos compreendem os intervalos intrajornada e interjornada, o repouso semanal, os feriados e as férias²⁷⁹.

Conforme destaca Vólia Bomfim, todos esses tempos de descanso têm finalidades de ordem fisiológica, social e econômica (além de outras específicas que podem estar previstas em lei):

Todo período de descanso, seja ele entre um dia e outro de trabalho, dentro da jornada, semanal, ou anual, tem a finalidade de proporcionar ao empregado uma folga para repor as energias gastas pela execução dos serviços (fator fisiológico), a de permitir a convivência do trabalhador com sua família e com a sociedade (fator social) e a de aumentar o rendimento, pois o empregado descansado produz mais (fator econômico)²⁸⁰.

O intervalo intrajornada comum²⁸¹ é regulado pelo art. 71 da CLT, cujo *caput* estipula a concessão de intervalo mínimo de uma hora e máximo de duas horas para repouso e alimentação aos empregados que realizem atividades contínuas por mais de seis horas. No caso de a duração contínua ser inferior a seis e superior a quatro horas de trabalho, é obrigatória a concessão de intervalo de quinze minutos, conforme o parágrafo primeiro do mesmo artigo. Trata-se, em geral, de hipótese de suspensão contratual, não havendo remuneração pelo período.

O art. 71, § 3º, da CLT, prevê a possibilidade de redução do intervalo intrajornada abaixo do mínimo legal por autorização do Ministério do Trabalho, que deve verificar se o estabelecimento empresarial atende às exigências para tanto. Todavia, a redução e o fracionamento desse período de descanso mediante norma coletiva passaram a ser possíveis

²⁷⁹ CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho**, 10ª ed. ver., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2014, p. 719; e DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1116-1123.

²⁸⁰ CASSAR. *op.cit.*, p. 696.

²⁸¹ A legislação trabalhista prevê, para certas categorias profissionais, em razão de condições específicas em que o trabalho é executado, intervalos intrajornada e interjornada especiais. É o caso dos datilógrafos, trabalhadores em minas de subsolo e em frigoríficos, telefonistas, ferroviários, aeronautas, entre outros.

ante a inserção, pela Lei n. 13.467/2017, do art. 611-A, III, que dispõe sobre a prevalência de acordo e convenção coletiva em relação à legislação em matéria de intervalo intrajornada, respeitado o mínimo de trinta minutos para jornadas acima de seis horas. Outra modificação encontra-se no art. 71, § 4º, da CLT, o qual determina, em caso de intervalo intrajornada trabalhado ou concedido apenas parcialmente, o pagamento tão somente da parcela suprimida, em vez do intervalo completo, e com natureza indenizatória.

Por situar-se no interior da jornada de trabalho e ter duração mais curta, o fim precípua do intervalo intrajornada – ainda que também possa propiciar ao trabalhador momentos de inserção comunitária – consiste em permitir a recuperação das energias e a recomposição física e mental do trabalhador ao longo da atividade laboral diária²⁸².

Também caracteriza hipótese de suspensão do contrato de trabalho o intervalo interjornada comum, assegurando o art. 66 da CLT onze horas consecutivas de descanso entre duas jornadas de trabalho. Havendo supressão do referido intervalo, consoante a Orientação Jurisprudencial n. 355 da Seção I Especializada de Dissídios Individuais – SBDI-1²⁸³, aplica-se analogicamente o previsto no art. 71, § 4º, da CLT – concernente ao intervalo intrajornada – , devendo ser pagas horas extraordinárias pelo período não concedido.

O intervalo intersemanal, também chamado de descanso semanal, previsto no art. 7º, inciso XV, da Constituição Federal e no art. 67 da CLT, consiste no lapso de, no mínimo, 24 horas que deve intercalar dois módulos semanais de trabalho, preferencialmente aos domingos. À diferença dos intervalos anteriormente mencionados, sua natureza jurídica é de interrupção contratual, sendo, portanto, remunerado. Os feriados, enquanto dias de repouso fixados pela legislação em razão de comemorações cívicas ou religiosas, equiparam-se ao descanso semanal²⁸⁴.

O intervalo intersemanal e o interjornada não se compensam, de modo que, ao final de uma semana laborada o empregado tem direito a, no mínimo, 35 horas de descanso. Consoante disposição do art. 9º da Lei n. 605/1949, o desrespeito à fruição do repouso semanal enseja o pagamento ao obreiro de remuneração em dobro pelo período, além daquela que é devida pelo dia de repouso.

²⁸² DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1124.

²⁸³ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **OJ n. 355 da SBDI-I**. “INTERVALO INTERJORNADAS. INOBSERVÂNCIA. HORAS EXTRAS. PERÍODO PAGO COMO SOBREJORNADA. ART. 66 DA CLT. APLICAÇÃO ANALÓGICA DO § 4º DO ART. 71 DA CLT (DJ 14.03.2008) O desrespeito ao intervalo mínimo interjornadas previsto no art. 66 da CLT acarreta, por analogia, os mesmos efeitos previstos no § 4º do art. 71 da CLT e na Súmula nº 110 do TST, devendo-se pagar a integralidade das horas que foram subtraídas do intervalo, acrescidas do respectivo adicional”.

²⁸⁴ DELGADO, Maurício Godinho. *Op. cit.*, p. 1137-1138.

Embora também sejam relevantes para a recomposição psicofísica do trabalhador, os intervalos interjornada e o repouso semanal têm objetivos mais amplos, voltados a permitir a inserção do trabalhador na comunidade e o exercício de papéis familiares, sociais e políticos²⁸⁵.

Por fim, as férias correspondem a um período contínuo de dias – em regra, a cada período de doze meses trabalhado – em que o trabalhador não presta serviço nem coloca seu tempo à disposição do empregador, mas auferir remuneração. Tem-se, dessa forma, mais uma hipótese de interrupção contratual.

Para Mauricio Godinho Delgado, as férias revelam mecanismo complementar e ampliativo em relação aos demais intervalos, na medida em que permitem, ao mesmo tempo, a recuperação das energias física e mental do trabalhador após um longo período de atividade laboral e uma inserção comunitária do trabalhador mais duradoura e profunda²⁸⁶. Por sua vez, Rodrigues Pinto destaca nas férias, ante a duração prolongada do descanso, o intuito principal de restauração da capacidade produtiva do trabalhador²⁸⁷.

Alice Monteiro de Barros²⁸⁸ e Vólia Bomfim²⁸⁹ dão ênfase à razão biológica/fisiológica das férias, atentando para a necessidade de eliminação das toxinas geradas pela fadiga e a restauração do equilíbrio corporal. Esta última autora também cita, em adição, objetivos psicológicos, culturais e políticos, observando que as férias propiciam momentos de lazer, de viagem e de relaxamento, a abertura do espírito em relação a outras possibilidades culturais e um maior equilíbrio na relação entre empregador e empregado.

Apesar de uma ou outra finalidade poder se destacar a depender do período de descanso analisado, sobretudo em razão das durações distintas, é certo que todos os intervalos – em maior ou menor escala – relacionam-se diretamente à proteção da saúde física e mental do trabalhador e à segurança no trabalho.

Nesse sentido, causou espanto a opção do legislador no que diz respeito ao parágrafo único do art. 611-B da CLT, acrescido pela Lei n. 13.467/2017, a prever que “regras sobre duração do trabalho e intervalos não são consideradas como normas de saúde, higiene e segurança do trabalho para os fins do disposto neste artigo”, o qual contém rol de direitos que

²⁸⁵DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1132.

²⁸⁶*Ibid.*, p. 1151-1153.

²⁸⁷PINTO, José Augusto Rodrigues de. **O Direito do Trabalho e as questões do nosso tempo**. São Paulo: LTr, 1998, p. 348 apud CARVALHO, Augusto César Leite de. **Direito do Trabalho: curso e discurso**. São Paulo: LTr, 2ª ed., 2016, p. 306.

²⁸⁸BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho**. 4ª ed. rev. e ampl. São Paulo: LTr, 2008, p. 727.

²⁸⁹CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho**. 10ª ed. Rio de Janeiro: Forense. São Paulo: Método, 2014, p. 734-735.

não podem ser afastados pela via da negociação coletiva. Tal disposição será objeto de análise no tópico 2.4.

2.3. A jornada de trabalho no século XXI: prolongamento, intensificação e flexibilização do tempo de trabalho.

A institucionalização e a consolidação do Direito do Trabalho como ramo jurídico, que se deram em resposta aos processos de ebulição social e às demandas por justiça social no contexto da passagem do Estado Liberal para o Estado de Bem-Estar Social, trouxeram consigo a regulamentação da jornada de trabalho. No entanto, simultaneamente às modificações na dinâmica das relações em adequação ao marco protetivo do Direito do Trabalho, surgiram estratégias empresariais voltadas a aumentar a produtividade e a evitar contestações ao sistema capitalista por parte dos movimentos coletivos dos trabalhadores, com reflexos específicos sobre o tempo de trabalho.

Em “O Capital”, Karl Marx já identificara que, embora o avanço do maquinário e a experiência dos próprios operários viessem aumentando naturalmente a velocidade do trabalho, essa intensificação encontrava limites nas próprias jornadas de trabalho que, alongando-se pelo tempo máximo possível, sem quaisquer freios, só eram compatíveis com um trabalho de intensidade em menor grau. Foi, então, a partir da limitação da jornada por meio das leis fabris – resultado das lutas da classe operária, como visto –, que a classe capitalista, em reação, passou a se valer, juntamente com o aperfeiçoamento das máquinas, da intensificação do trabalho como forma de controlar os custos de produção²⁹⁰.

Assim, a redução “forçada” das jornadas de trabalho foi seguida da elevação da intensidade do trabalho, a significar “um preenchimento mais denso dos poros do tempo de trabalho”²⁹¹, ou seja, a condensação de uma massa maior de trabalho num certo período de tempo. Nesse contexto, o progresso técnico-científico, ao encurtar o tempo de trabalho necessário e alongar o tempo de trabalho excedente, aumentou a intensidade do trabalho e a extração de mais-valor²⁹².

Com a limitação normativa das jornadas de trabalho, destarte, a intensificação do trabalho passou a ser adotada como uma das grandes estratégias dos modelos de gestão do

²⁹⁰ MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da economia política. Livro I: O processo de produção do capital. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2017, p. 481-490.

²⁹¹ *Ibid.*, p. 482.

²⁹² DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade**: o castigo de Prometeu. São Paulo: LTr, 1996, p. 163-168.

trabalho. Na organização taylorista-fordista, por exemplo, isso ocorreu por meio da cronometragem e da alta especialização das atividades, que permitiram o controle do ritmo e o aumento da velocidade de trabalho²⁹³.

Enquanto sistema de gestão do trabalho, o taylorismo centrou-se no estudo e controle do tempo e dos movimentos de execução do trabalho a partir de bases científicas, com vistas à racionalização da produção²⁹⁴. A padronização do tempo de trabalho e o seu controle pela direção demandaram a segmentação das etapas do processo produtivo e a especialização do trabalhador em determinadas tarefas²⁹⁵.

Essa fórmula, voltada ao aumento da cadência e à eliminação dos “poros” do trabalho – “os gestos inúteis, os intervalos desnecessários, as quebras de ritmo e os intervalos reservados à reconstituição parcial da força de trabalho”²⁹⁶ –, foi aprimorada pelo fordismo, por meio da linha de montagem, a qual, levando automaticamente os insumos da produção ao posto de cada trabalhador, permitiu elevar o controle do ritmo de trabalho²⁹⁷.

Segundo Pietro Basso, tomou força, na literatura econômica do início do século XX, a crença, capitaneada por John Maynard Keynes, de que o progresso técnico-científico e o aumento da produtividade promovidos pelo capitalismo conduziriam a uma era do tempo livre, com uma redução drástica do tempo de trabalho²⁹⁸.

Não obstante, tais previsões foram contraditadas pela própria realidade dos países europeus, dos Estados Unidos e do Japão, onde se verificou que, apesar do relevante incremento da produtividade a partir da segunda metade do século XX, não houve efetiva redução da jornada média de oito horas – consagrada pela OIT ainda em 1919 –, com modificações na duração do trabalho apenas a nível semanal ou anual²⁹⁹.

Na verdade, em contraposição ao que se esperava da “modernidade”, Pietro Basso identifica a manifestação de uma tendência, a partir da crise de 1974, ao prolongamento, à intensificação e à flexibilização do tempo de trabalho, processo que viria a se aprofundar nos

²⁹³ SANTOS, Nara Abreu. **Temporalidades do trabalho e do não trabalho**: efeitos e sentidos da regulamentação jurídica. 2019. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2019, p. 89.

²⁹⁴ CASTILHO, Larissa Ximenes; ESTEVES, Juliana Teixeira. A duração do trabalho e os três espíritos do capitalismo. **Rev. Direito Práx.**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 4, 2019, p. 2521-2525.

²⁹⁵ DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno**. 2ª ed. São Paulo: LTr, 2015, p. 139-140.

²⁹⁶ DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade**: o castigo de Prometeu. São Paulo: LTr, 1996, p. 180.

²⁹⁷ CASTILHO, Larissa Ximenes; ESTEVES, Juliana Teixeira. *Op. cit.*

²⁹⁸ BASSO, Pietro. **Tempos modernos, jornadas antigas**: vidas de trabalho no início do século XXI. Campinas: Editora da Unicamp, 2018, 65-69.

²⁹⁹ *Ibid.*, p. 69-106.

países ocidentais na década de 1990, com a globalização financeira e produtiva. De modo semelhante, Sadi Dal Rosso faz referência a um “paradoxo da contemporaneidade”, apontando, desde a última década do século XX, em diversos países, inclusive aqueles de industrialização tardia, prolongamentos nas jornadas e mudanças na estrutura e na organização do tempo de trabalho³⁰⁰.

Tal tendência, de “em vez de menos, mais trabalho”³⁰¹, seria conjuntural, estruturando-se em torno da difusão do método de gestão toyotista e das políticas neoliberais³⁰², em um cenário de financeirização e mundialização do capital – no qual o aumento do tempo de trabalho aparece como estratégia de sobrevivência das empresas no âmbito da competição internacional a que se expõem as nações –, de diminuição da oferta de empregos e de enfraquecimento dos movimentos coletivos de trabalhadores³⁰³.

Nos países ocidentais desenvolvidos, a crise dos anos de 1970 colocou em xeque o Estado Social de Direito e o modelo de gestão taylorista-fordista que o acompanhava, criando-se contexto para a reestruturação do Estado Liberal de Direito, sob a diretriz do neoliberalismo e amparado no padrão toyotista. Este trouxe consigo um conjunto de novas práticas, entre as quais se destacam os mecanismos da produção enxuta e do sistema *just in time*, visando à redução dos custos de produção e à maximização da rentabilidade da empresa³⁰⁴.

Se, na organização taylorista-fordista, a intensificação do trabalho ocorreu por meio da cronometragem e da alta especialização das atividades, que permitiram o controle do ritmo e o aumento da velocidade de trabalho, na organização toyotista, embora ainda existisse o controle por parte do empregador, a intensificação apareceu no estabelecimento de metas e nas exigências de polivalência, da realização de atividades simultâneas e de que o trabalhador dê o melhor de si³⁰⁵.

No que tange à distribuição das horas de trabalho, a alternativa toyotista à jornada padrão taylorista-fordista é a flexibilização, verificada na organização e na diversificação dos horários e da duração do trabalho – horas extras, banco de horas, horários atípicos, jornadas

³⁰⁰ DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade**: o castigo de Prometeu. São Paulo: LTr, 1996, p. 110-137.

³⁰¹ *Ibid.*, p. 110.

³⁰² BASSO, Pietro. **Tempos modernos, jornadas antigas**: vidas de trabalho no início do século XXI. Campinas: Editora da Unicamp, 2018., p. 70-160.

³⁰³ DAL ROSSO, Sadi. *Op. cit.*, p. 110-137.

³⁰⁴ DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno**. 2ª ed. São Paulo: LTr, 2015, p. 160-161.

³⁰⁵ SANTOS, Nara Abreu. **Temporalidades do trabalho e do não trabalho**: efeitos e sentidos da regulamentação jurídica. 2019. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2019, p. 89.

variáveis, trabalho em tempo parcial etc –, por meio dos quais é possível adaptar a produção às exigências contemporâneas do mercado³⁰⁶.

Essa adaptabilidade caminha para a equiparação do tempo de trabalho remunerado ao tempo de trabalho efetivo, livrando o empregador de riscos da atividade empresarial ao permitir a desconsideração do tempo à disposição no cômputo da duração do trabalho. Nesse contexto, considerada a exigência de constante disponibilidade do trabalhador, manifesta-se a tendência à indistinção de tempos de trabalho e de não trabalho³⁰⁷, a qual viria a se aprofundar por meio da institucionalização de formas mais precárias de contratação, como o contrato de trabalho intermitente³⁰⁸, e a expansão do trabalho uberizado, como será abordado mais adiante neste tópico.

Como maneira de exigir qualidade máxima e dedicação total das capacidades físicas e mentais do trabalhador, o toyotismo apresentou a particularidade de promover – para além do controle centralizado do trabalho na direção da empresa, sobre o qual se apoiava o sistema taylorista-fordista –, o autocontrole do trabalhador. Ou seja, articulou-se o envolvimento subjetivo do trabalhador com o processo de trabalho e com a narrativa de “sucesso” da empresa, internalizando-se a ideia de que o trabalhador deve dar o melhor de si mesmo e constituir-se, ele próprio, em uma empresa³⁰⁹.

A lógica da autonomia e do empreendedorismo, de que se impregna o trabalho sob a égide do toyotismo, tem implicação sobre as três dimensões do tempo de trabalho, na medida em que “leva o trabalhador a se esforçar mais (dimensão da intensidade) e por mais tempo (dimensão da extensão), além de se sujeitar a tempos mais flexíveis (dimensão da distribuição)”³¹⁰.

À essa equação, acresce-se um quarto elemento: o do não trabalho. Isso porque prolongamento, intensificação e flexibilização das jornadas caminham juntos com o desemprego na lógica da economia de mercado: enquanto se busca extrair o máximo da força

³⁰⁶SANTOS, Nara Abreu. **Temporalidades do trabalho e do não trabalho**: efeitos e sentidos da regulamentação jurídica. 2019. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2019, p. 102-112.

³⁰⁷*Ibid.*

³⁰⁸LEMOS, Maria Cecília de Almeida Monteiro. **O dano existencial nas relações de trabalho intermitentes**: reflexões na perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília 2018.

³⁰⁹BASSO, Pietro. **Tempos modernos, jornadas antigas**: vidas de trabalho no início do século XXI. Campinas: Editora da Unicamp, 2018, p. 113-127; e DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade**: o castigo de Prometeu. São Paulo: LTr, 1996, p. 186-190.

³¹⁰SANTOS, Nara Abreu. *Op. cit.*, p. 104-105.

de trabalho da parcela da população que se encontra ocupada, aos demais resta a inocupação, o tempo de não trabalho compulsório³¹¹.

Nessa mesma linha, Fernando Pedroso e Silvio Beltramelli Neto, analisando estudos sociológicos e dados estatísticos sobre as relações de trabalho no século XXI, identificam, de forma concomitante à precarização e à intensificação do tempo de trabalho daqueles que dependem de sua força de trabalho para sobreviver, o agravamento do desemprego estrutural e a ampliação do trabalho informal e de subocupações, estas ainda mais desprotegidas no que se refere ao tempo de trabalho³¹².

Aliás, os últimos anos têm sido palco da consolidação de um novo modelo de gestão, controle e organização do trabalho, resultado, consoante observa Flávia Uchoa de Oliveira, de um processo progressivo de flexibilizações, terceirizações, subcontratações e supressão de direitos sociais e trabalhistas³¹³. Trata-se da “uberização” do trabalho, uma tendência global que, segundo Ludmila Abílio, manifesta-se com destaque no trabalho por meio de plataformas digitais – embora atravesse o mundo do trabalho de forma geral –, lastreando-se, principalmente, no engajamento dos próprios trabalhadores em relação a sua produtividade e na transferência dos custos e riscos da produção ao trabalhador³¹⁴.

A uberização do trabalho articula “o novo e o antigo na gestão da polimorfia do trabalho”, já que une a tecnologia das plataformas digitais a formas já conhecidas de trabalho e inserção econômica de uma massa de trabalhadores que não encontra espaço no mercado formal – os bicos, o trabalho por conta, o “se virar” da classe que trabalha pela sobrevivência³¹⁵ –, generalizando características típicas de um trabalho considerado “periférico”³¹⁶.

No que diz respeito ao tempo de trabalho, a uberização aprofunda a eliminação de proteções aos limites de jornada e a indistinção entre os tempos de trabalho e de não trabalho, sob a promessa de liberdade do trabalhador na definição do horário e da duração do trabalho.

³¹¹ BASSO, Pietro. **Tempos modernos, jornadas antigas**: vidas de trabalho no início do século XXI. Campinas: Editora da Unicamp, 2018, p. 348-349; e DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade**: o castigo de Prometeu. São Paulo: LTr, 1996, p. 186-190.

³¹² PEDROSO, Fernando Carmona; NETO, Silvio Beltramelli. *Tempus atque dignitas*: jornada laboral no século XXI sob os paradigmas teóricos do trabalho digno e cooperativo internacional do trabalho decente. In: **Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI**, Volume III. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 182-198.

³¹³ OLIVEIRA, Flávia Manuella Uchoa de. Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia. **Rev. bras. saúde ocup.** São Paulo, v. 45, e22, 2020.

³¹⁴ ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?1. **Estud. av.**, São Paulo, v. 34, n. 98, Apr. 2020, p. 111-126.

³¹⁵ OLIVEIRA, Flávia Manuella Uchoa de. *Op. cit.*

³¹⁶ ABILIO, Ludmila Costhek. *Op. cit.*, p. 111-126.

Nada obstante, num contexto de subordinação algorítmica³¹⁷, essa aparente liberdade serve ao próprio mercado, cujo interesse é que os trabalhadores fiquem sempre conectados à plataforma³¹⁸. Assim, o próprio trabalhador é pensado como um trabalhador “just in time”, permanentemente disponível para trabalhar, mas remunerado somente pela produção³¹⁹.

Dessa forma, explora-se o tempo à disposição sem se oferecer qualquer contrapartida aos trabalhadores, que ficam constantemente conectados, à espera de um chamado. Uma vez que não há garantias quanto à remuneração e à carga de trabalho, esses trabalhadores, supostamente livres para fixarem seus próprios horários, têm de trabalhar por longas jornadas, com pouco ou nenhum período de descanso, ainda vinculando-se, por vezes, a mais de uma empresa-aplicativo. A duração do trabalho, nesse cenário, é determinada pela “gestão da própria sobrevivência”³²⁰.

Percebe-se, portanto, que as discussões em torno da jornada de trabalho não poderiam escapar às transformações vivenciadas pelo mundo do trabalho nas últimas décadas, que têm conduzido a tempos de trabalho “urgentes, tensos, intensos, flexíveis e incertos”³²¹, e a “horas imprevisíveis, horas insuficientes e horas excessivas”³²². Essas mudanças dizem respeito não só à extensão do tempo de trabalho, mas também à intensidade do trabalho e à distribuição e à alocação dos horários, o que se reflete, também, nos tempos de não trabalho e no desemprego.

2.3.1. A subjetivação neoliberal e o tempo de trabalho.

Ricardo Antunes, em “O privilégio da servidão”, analisa a expansão, em meio às tecnologias da Indústria 4.0, de um “novo proletariado de serviços da era digital”, resultado de décadas de avanço, a partir do processo de reestruturação produtiva iniciado nos anos 1970, da

³¹⁷ DELGADO, Gabriela Neves; CARVALHO, Bruna Vasconcelos de. **Breque dos Apps**: direito de resistência na era digital. *Le Monde Diplomatique Brasil*, Acervo online, 27.07.2020. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/breque-dos-apps-direito-de-resistencia-na-era-digital/>. Acesso em 20.02.2022.

³¹⁸ COUTINHO, Raianne Liberal. Precarização e Exploração do Tempo à disposição dos trabalhadores por aplicativos: Um debate necessário sobre o trabalho digno. *In: Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI*, Volume III. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 211-224.

³¹⁹ ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?1. *Estud. av.*, São Paulo, v. 34, n. 98, Apr. 2020, p. 111-126.

³²⁰ *Ibid.*, p. 117.

³²¹ CARDOSO, Ana Claudia Moreira. **Tempos de trabalho, tempos de não trabalho**: vivências cotidianas de trabalhadores. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxwovktx>. Acesso em 20.02.2022.

³²² BELTRAMELLI NETO, Silvio. **Jornada laboral no século XXI sob o paradigma do trabalho digno e cooperativo internacional do trabalho decente**. Palestra proferida no Seminário Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI em 02 de dezembro de 2020 (Informação verbal). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=E1Bp3WGlpf4>. Acesso em 20.02.2022.

terceirização, da informalidade e da flexibilidade, que compõem a “trípode destrutiva” do capital³²³.

Sob a égide do capitalismo informacional digital, o trabalho deve ser o mais flexível possível – “sem jornadas pré-determinadas, sem espaço laboral definido, sem remuneração fixa, sem direitos”³²⁴. Nesse contexto, despontam estratégias empresariais e configurações de trabalho, como o teletrabalho e o trabalho uberizado nas plataformas digitais, que, esmorecendo as fronteiras entre o tempo de trabalho e o de não trabalho, combinam a tecnologia à sujeição completa do trabalhador ao ideário empresarial, em uma disponibilidade perpétua que conduz, em última instância, à “escravidão digital” – que se coloca como alternativa ao desemprego³²⁵.

Mais recentemente, considerado o agravamento desse quadro no contexto da pandemia da Covid-19, com enfoque nos trabalhos plataformizados, Ricardo Antunes tem sustentado a tese de que a atual era do capitalismo informacional-digital impõe formas de exploração do trabalho típicas dos primórdios da Revolução Industrial – o que ele chama de “protoforma do capitalismo” –, com jornadas “frequentemente superiores a oito, dez, doze, catorze horas”, “remuneração salarial rebaixada, em contraposição ao aumento e intensificação do trabalho”, e “crescimento de um contingente sem acesso a qualquer direito social e do trabalho”³²⁶.

Tal quadro de insegurança social e superexploração da força de trabalho, que combina desemprego, subempregos e informalidade, precarização das condições de trabalho, retrocesso em matéria de direitos trabalhistas e reestruturação do tempo de trabalho, necessita de um modelo de subjetivação social que afaste questionamentos, dando-lhe sustentação. Nesse aspecto, é interessante notar que, embora as formas de exploração do trabalho possam remeter ao passado, a subjetivação do trabalhador que tem dado suporte a esse quadro é muito particular ao contexto do neoliberalismo.

Segundo Christian Laval e Pierre Dardot, o neoliberalismo constitui uma racionalidade que, contemplando as várias dimensões da vida – a política, a econômica, a social e a subjetiva –, espalha por todas elas a lógica de mercado, com “a generalização da concorrência como norma de conduta e da empresa como modelo de subjetivação”³²⁷. Ainda de acordo com os autores:

³²³ ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**. São Paulo: Boitempo, 2017.

³²⁴ *Ibid.*, p. 36.

³²⁵ *Ibid.*

³²⁶ ANTUNES, Ricardo. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da Indústria 4.0. *In: Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0*, Ed. Boitempo, 2020, p. 21.

³²⁷ DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016, p. 17.

A racionalidade neoliberal produz o sujeito de que necessita ordenando os meios de governá-lo para que ele se conduza realmente como uma entidade em competição e que, por isso, deve maximizar seus resultados, expondo-se a riscos e assumindo inteira responsabilidade por eventuais fracassos.³²⁸

Esse modelo se expressa com extrema nitidez no âmbito das relações de trabalho, já que “toda atividade do indivíduo é concebida como um processo de valorização do eu”³²⁹. Por meio dele, naturaliza-se a transferência dos riscos para os trabalhadores, transformados em sujeitos empreendedores que competem entre si, o que permite que sejam exigidos comprometimento e disponibilidade cada vez maiores, integrando-se vida pessoal e vida profissional e modificando-se a relação do trabalhador com o tempo³³⁰.

Nesse cenário, integrado por empreendedores de si mesmos, a tecnologia digital – e os discursos empresariais a acompanham – exerce relevante papel. Conforme identificaram Ana Magnólia Mendes e Emílio Peres Facas, o modelo “neo-tecno-liberal” é veiculado e transmitido por meio de um discurso que propaga ilimitadamente os benefícios da tecnologia digital, por meio de enunciados, eufemismos e artifícios. Esse discurso digital se manifesta nas mais diversas formas de trabalho (assalariado, formal, informal, subemprego etc) e captura os modos de pensar, sentir e agir do sujeito trabalhador, resultando na sua colonização³³¹.

Dessa forma, por trás das patologias sociais contemporâneas, há o influxo de um discurso digital falacioso de que o trabalho digital é mais confortável e oferece ao sujeito muito mais liberdade. Banaliza-se a utilização da tecnologia, que ao mesmo tempo oferece mecanismos de medição e controle que conduzem a regimes de hiperconexão do trabalhador que, em tese, faz seus próprios horários – como é o caso do teletrabalho e do trabalho uberizado –, e forja-se um modelo de sujeito que reproduz comportamentos e condutas³³²: “o sujeito, ao se constituir pela demanda, cai na armadilha do canto da sereia e aos poucos constitui um sujeito escravo do trabalho”³³³.

³²⁸ DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016, p. 328.

³²⁹ *Ibid.*, p. 335.

³³⁰ *Ibid.*, p. 321-376.

³³¹ MENDES, Ana Magnólia; FACAS, Emílio Peres; DUARTE, Fernanda Sousa. Discurso digital e patologia da indiferença: desafios para o direito ao trabalho digno. In: **Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI**, Volume III. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 239-247.

³³² MENDES, Ana Magnólia. **Discurso digital, teletrabalho, patologia da indiferença e garantia do trabalho digno**. Palestra proferida no Seminário Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI em 02 de dezembro de 2020 (Informação verbal). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=E1Bp3WGlpf4>. Acesso em 18.04.2022.

³³³ MENDES, Ana Magnólia; FACAS, Emílio Peres; DUARTE, Fernanda Sousa. *Op. cit.*

2.4. O esvaziamento e a desconstrução da lógica de limitação à jornada de trabalho pela Lei n. 13.467/2017.

No Brasil, segundo Sadi Dal Rosso, a tendência de intensificação da jornada de trabalho a partir da implementação das técnicas de gestão taylorista/fordista nem sequer chegou a substituir a prática das longas jornadas, uma vez que, aqui, não se havia reduzido efetivamente a jornada ao padrão de oito horas diárias e quarenta e oito semanais. Nesse contexto, longas jornadas e a intensificação do tempo de trabalho passaram a conviver³³⁴.

Mais adiante, não obstante a consagração, entre tantos outros direitos sociais, do direito fundamental à limitação da jornada em oito horas diárias e quarenta e quatro horas semanais no art. 7º, inciso XIII – inclusive com a redução do limite da duração semanal, que antes era de quarenta e oito horas –, o período que se seguiu à promulgação da Constituição Federal de 1988 foi de refluxo na proteção justralhista, inclusive no que se refere à regulação do tempo de trabalho.

Ainda que a redução da jornada de trabalho seja apontada como medida de combate ao desemprego, o que se viu na década de 1990, em meio a taxas de desemprego bastante elevadas, foram opções legislativas no sentido da precarização trabalhista e do aprofundamento da flexibilização da jornada de trabalho. Neste aspecto, destacam-se a institucionalização da figura do banco de horas e a ausência de imposição de barreiras à prestação de horas extras meramente suplementares, sendo as horas extraordinárias a regra no cotidiano do trabalhador brasileiro³³⁵.

Não obstante refluxos na afirmação do padrão de proteção justralhista identificados ao longo da década de 1990, o Direito do Trabalho brasileiro experimentou, no início do século XXI, período de avanço e maturação, com a institucionalização de inovações e aperfeiçoamentos à luz do espírito humanista, democrático e social da CF/1988³³⁶ e a formalização de milhões de empregos de 2003 a 2013³³⁷.

A Lei n. 13.467/2017, no entanto, protagonizando novo período de refluxo, rompeu com pressupostos e com a função teleológica do Direito do Trabalho e se colocou em franca oposição

³³⁴ DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade**: o castigo de Prometeu. São Paulo: LTr, 1996, p. 257.

³³⁵ DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1024.

³³⁶ DELGADO, Mauricio Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. A proteção e a inclusão da pessoa humana trabalhador e do trabalho no Brasil República: fluxos e refluxos. **Revista Jurídica**, v. 4, n. 57, out. 2019, p. 538-583. Disponível em: <http://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RevJur/article/view/3792>. Acesso em 04.08.2022

³³⁷ DELGADO, *op. cit.*, p. 152.

à arquitetura principiológica social e humanística da CF/1988, seja no eixo do direito individual, do direito coletivo ou do direito processual do trabalho³³⁸.

Entre inúmeras alterações com repercussões diretas para a regulação da duração do trabalho, já se adiantou a inclusão do art. 611-A à CLT, que institui a prevalência, sobre a lei, de acordo e convenção coletiva que disponham, entre outros temas, acerca de jornada de trabalho, banco de horas anual, intervalo intrajornada, teletrabalho, sobreaviso, trabalho intermitente e prorrogação de jornada em ambientes insalubres independentemente de licença prévia da autoridade competente (incisos I, II, III, VIII XIII, respectivamente), entre outros temas. Ainda se dispensa, no parágrafo segundo, a existência de contrapartidas recíprocas expressas no instrumento coletivo para a validade do negócio.

Na mesma linha, no igualmente já mencionado art. 611-B – que abriga um rol de direitos impassíveis de redução ou supressão por acordo ou convenção coletiva, a exemplo do repouso semanal remunerado, do adicional mínimo de horas extraordinárias em 50% e da quantidade de dias de férias –, o parágrafo único dispõe que regras sobre duração do trabalho e intervalos não são consideradas normas de saúde, higiene e segurança do trabalho, constituindo objeto lícito de negociação coletiva. Sobre o teor deste, afirma Silvio Beltramelli:

O dispositivo nega a óbvia, consabida e consagrada identificação germinal da limitação da jornada de trabalho com a preservação da saúde do trabalhador, para explicitar que a duração do trabalho está sujeita à ampla flexibilização que se quer implementar³³⁹.

Ao pretender dissociar a regulação da duração do trabalho dos temas de saúde, segurança e preservação do meio ambiente de trabalho, o legislador fez uma “ilação verdadeiramente falsa em termos históricos, sociais e jurídicos”³⁴⁰ e que “desdiz” a realidade³⁴¹, contrapondo-se à

³³⁸ Nesse sentido, confira-se: DELGADO, Mauricio Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. A proteção e a inclusão da pessoa humana trabalhador e do trabalho no Brasil República: fluxos e refluxos. **Revista Jurídica**, v. 4, n. 57, out. 2019, p. 538-583. Disponível em: <http://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RevJur/article/view/3792>. Acesso em 04.08.2022; e PRONI, Thaíssa Tamarindo da Rocha Weishaupt. A Reforma Trabalhista e seus desdobramentos jurídicos. **Carta Social e do Trabalho**, Campinas, v. 38, n.1, dez. 2018.

³³⁹ BELTRAMELLI NETO, Silvio. A reforma trabalhista e o retrocesso na proteção jurídica da saúde e segurança no trabalho: notas críticas sobre jornada e outros dispositivos alusivos ao meio ambiente laboral. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região**, Campinas, SP, n. 51, jul./dez. 2017, p. 193.

³⁴⁰ PEDROSO, Fernando Carmona; NETO, Silvio Beltramelli. *Tempus atque dignitas*: jornada laboral no século XXI sob os paradigmas teóricos do trabalho digno e cooperativo internacional do trabalho decente. In: **Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI**, Volume III. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 195.

³⁴¹ PORTO, Noemia. Duração do trabalho e a Lei n. 13.467/2017: desafios reais da sociedade do presente na contramão da "reforma trabalhista". **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, SP, v. 83, n. 4, out./dez. 2017, p. 310.

relação empírica estabelecida entre o excesso de jornada, acidentes e adoecimento no trabalho e ao processo de construção do direito fundamental à limitação de jornada.

No que tange às modificações da Lei n. 13.467/2017 sobre os regimes de compensação de jornada, já se mencionou a admissão do acordo tácito para a compensação mensal e do acordo individual para o banco de horas semestral (art. 59, §§ 5º e 6º, CLT), além das indicações de que o desatendimento à disciplina legal da compensação não enseja a repetição do pagamento das horas que ultrapassem a jornada normal de trabalho se não excedida a duração máxima semanal e de que a habitualidade na prestação de horas extras não enseja a descaracterização do regime compensatório (art. 59-B, *caput* e parágrafo único, CLT).

Igualmente se mencionou, no que diz respeito à mitigação do tempo à disposição como critério de fixação da jornada de trabalho, a inclusão do § 2º ao art. 4º da CLT, o qual excetua do conceito de disponibilidade determinados períodos de permanência do trabalhador no estabelecimento empresarial por vontade própria.

Também já se fez referência à supressão das horas *in itinere* (art. 58, CLT) e à exclusão dos teletrabalhadores que prestam serviço por produção ou tarefa do regime de duração do trabalho (art. 62, III, CLT). Em relação ao intervalo intrajornada para repouso e alimentação, citou-se a possibilidade de sua redução de uma hora para trinta minutos (art. 611-A, III, CLT) e a previsão de que o intervalo desrespeitado deve ser indenizado apenas quanto à parcela suprimida (art. 71, § 4º, CLT).

Outrossim, necessário pontuar as alterações legislativas pertinentes ao trabalho em tempo parcial, que demonstram o intento do legislador de privilegiar modalidade mais precária de contratação trabalhista e também de desvirtuá-la, ampliando sua duração³⁴². Com efeito, o trabalho em tempo parcial teve sua duração máxima semanal ampliada de vinte e cinco horas para trinta horas. Também se autorizou a prestação de até seis horas suplementares (art. 58-A, CLT) e a compensação de jornada (supressão do art. 59, § 4º, CLT), desde que a duração semanal normal não ultrapasse vinte e seis horas, situação em que se pode alcançar, na prática, o total de trinta e duas horas semanais.

³⁴² BELTRAMELLI NETO, Silvio. A reforma trabalhista e o retrocesso na proteção jurídica da saúde e segurança no trabalho: notas críticas sobre jornada e outros dispositivos alusivos ao meio ambiente laboral. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região**, Campinas, SP, n. 51, jul./dez. 2017, p. 188; PEDROSO, Fernando Carmona; NETO, Silvio Beltramelli. *Tempus atque dignitas*: jornada laboral no século XXI sob os paradigmas teóricos do trabalho digno e cooperativo internacional do trabalho decente. In: **Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI**, Volume III. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 194; e PRONI, Thaíssa Tamarindo da Rocha Weishaupt. A Reforma Trabalhista e seus desdobramentos jurídicos. **Carta Social e do Trabalho**, Campinas, v. 38, n.1, dez. 2018, p. 49.

A Lei n. 13.467/2017 ainda atribuiu previsão legal ao regime de 12 horas trabalhadas por 36 de descanso (12x36) – até então admitido por construção jurisprudencial consolidada na Súmula n. 444 do TST³⁴³ –, inclusive mediante acordo bilateral escrito, dispensando-se, assim, a negociação coletiva (art. 59-A, *caput*, CLT). Embora o sistema plantonista 12x36 tenha sido reconhecido jurisprudencialmente sob pretensos benefícios ao trabalhador em razão da extensão do tempo de descanso entre jornadas, na prática, o regime é adotado em atividades nas quais os trabalhadores se valem desses intervalos para ocupar dois postos de emprego, em geral na saúde e na vigilância³⁴⁴.

Ainda em relação à jornada 12x36, dispensou-se a concessão dos intervalos intrajornada para repouso e alimentação, que podem ser simplesmente indenizados (art. 59-A, *caput*, CLT), e consideraram-se compensados e/ou remunerados o descanso semanal, o descanso em feriados e as prorrogações de trabalho noturno (art. 59, parágrafo único, CLT). Isso tudo em detrimento da relevância da fruição do descanso intrajornada para a manutenção da integridade física, da excepcionalidade que deveria caracterizar a prorrogação da jornada além do limite constitucional e da imperatividade do pagamento de adicional noturno³⁴⁵.

No art. 60, parágrafo único, da CLT, o legislador excetuou o regime 12x36 da obrigatoriedade de licenciamento prévio para a prorrogação de jornadas em atividades insalubres, eliminando, assim, mesmo diante de uma extensão de jornada de quatro horas, “a conduta administrativa de prudência”³⁴⁶.

Enfim, cita-se a introdução da figura do contrato de trabalho intermitente ao ordenamento justabalhista brasileiro, outra forma de contratação mais precária, na qual conforme o art. 443, § 2º, “a prestação de serviços, com subordinação, não é contínua, ocorrendo com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade, determinados em horas, dias ou meses”.

³⁴³ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula n. 444 do TST**. “JORNADA DE TRABALHO. NORMA COLETIVA. LEI. ESCALA DE 12 POR 36. VALIDADE. - Res. 185/2012, DEJT REL. José Alberto Freire Pimenta. divulgado em 25, 26 e 27.09.2012 - republicada em decorrência do despacho proferido no processo TST-PA-504.280/2012.2 - DEJT divulgado em 26.11.2012. É válida, em caráter excepcional, a jornada de doze horas de trabalho por trinta e seis de descanso, prevista em lei ou ajustada exclusivamente mediante acordo coletivo de trabalho ou convenção coletiva de trabalho, assegurada a remuneração em dobro dos feriados trabalhados. O empregado não tem direito ao pagamento de adicional referente ao labor prestado na décima primeira e décima segunda horas”.

³⁴⁴ BELTRAMELLI NETO, Silvio. A reforma trabalhista e o retrocesso na proteção jurídica da saúde e segurança no trabalho: notas críticas sobre jornada e outros dispositivos alusivos ao meio ambiente laboral. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região**, Campinas, SP, n. 51, jul./dez. 2017, p. 188-189.

³⁴⁵ DELGADO, Maurício Godinho. DELGADO, Gabriela Neves. **A Reforma Trabalhista no Brasil: com os comentários à Lei 13.467/2017**. São Paulo: LTr, 2017, p. 130-132.

³⁴⁶ *Ibid.*

Nesse aspecto, a redação do artigo 452-A, § 5º, da CLT, buscando erodir o conceito de tempo à disposição do empregado, excluiu dos efeitos jurídicos da disponibilidade (quais sejam, a remuneração e a limitação da jornada), o período de inatividade do trabalhador intermitente, no qual se aguarda o chamado do empregador para o trabalho. Assim, conforme demonstra Maria Cecília de Almeida Monteiro Lemos, o contrato de trabalho intermitente implica a submissão do trabalhador a uma jornada incerta e indeterminada, numa espera pelo chamado que pode ser permanente e extrapolar a duração constitucional do trabalho³⁴⁷.

Conclui-se que, embora o critério do tempo efetivamente trabalhado não seja o eleito pela ordem justralhista brasileira, toma força, com a Lei n. 13.467/2017, tendência de mitigação do tempo à disposição enquanto componente da jornada³⁴⁸. Também se observa tendência à fragilização do patamar de proteção à saúde e à segurança no trabalho, seja pela supressão e redução de direitos na própria Reforma, seja pela ampliação de temas suscetíveis à negociação coletiva independentemente de contrapartidas³⁴⁹.

Do panorama recente, sobressaem, portanto, escolhas legislativas que caminham no sentido da subversão da lógica constitucional da limitação da duração do trabalho e da desconstrução do arcabouço normativo que protege a saúde do trabalhador, estimulando-se o prolongamento, a flexibilização e a intensificação do tempo de trabalho no Brasil.

2.5. A centralidade da limitação da jornada de trabalho para a preservação do direito fundamental à saúde do trabalhador.

A presente pesquisa parte da constatação de que *o direito fundamental ao trabalho digno é densificado pelo direito fundamental à limitação da jornada de trabalho* – na esteira da tese proposta por Maria Cecília de Almeida Monteiro Lemos, para quem confrontar e opor resistência às mais diversas formas de exploração da força de trabalho implica assegurar

³⁴⁷ LEMOS, Maria Cecília de Almeida Monteiro. **O dano existencial nas relações de trabalho intermitentes: reflexões na perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno.** Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília 2018, p. 187.

³⁴⁸ DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho.** 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1026; e PORTO, Noemia. Duração do trabalho e a Lei n. 13.467/2017: desafios reais da sociedade do presente na contramão da "reforma trabalhista". **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, SP, v. 83, n. 4, out./dez. 2017, p. 287-315.

³⁴⁹ BELTRAMELLI NETO, Silvio. A reforma trabalhista e o retrocesso na proteção jurídica da saúde e segurança no trabalho: notas críticas sobre jornada e outros dispositivos alusivos ao meio ambiente laboral. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região**, Campinas, SP, n. 51, jul./dez. 2017, p. 183-202.

efetividade à previsão do art. 7, XIII, da CF, que prevê a limitação da jornada de trabalho como um direito constitucional e fundamental do trabalhador³⁵⁰.

Além do direito inscrito no art. 7º, XIII, a autora destaca as inovações trazidas pelo constituinte nos incisos XV, XVI e XVII daquele artigo – que dizem respeito ao intervalo intersemanal remunerado, preferencialmente aos domingos, e aos adicionais mínimos de 50% para remuneração do trabalho extraordinário e de 1/3 para as férias –, inovações estas que, conforme argumenta, sinalizam “a importância dada ao direito à limitação de jornada como direito fundamental, de maneira a assegurar a efetividade do direito à saúde, ao descanso e ao convívio familiar [...]”³⁵¹.

Muito embora o legislador brasileiro, e mesmo os intérpretes do Direito, possam dizer o contrário – como fizeram nos já citados dispositivos da Lei n. 13.467/2017 –, *o sentido da regulação jurídica da duração do trabalho está e sempre esteve associado à proteção à saúde do trabalhador, noção que ora se pretende recuperar a partir de uma compreensão integrada dos direitos fundamentais.*

Como visto no tópico 2.1, a limitação da jornada de trabalho esteve no centro da pauta dos movimentos coletivos que proporcionaram o surgimento das primeiras normas de proteção trabalhista no período industrial, quando emergiu também a preocupação de que os desgastes gerados pelas longuíssimas jornadas cumpridas nas fábricas pudessem dilapidar completamente a força de trabalho.

Segundo a literatura médica, o trabalho regular além da quinquagésima hora semanal torna-se insalubre, limite sanitário de tolerância com o qual coaduna a construção histórica e internacional do direito à limitação da duração do trabalho em torno do padrão de quarenta e oito horas semanais³⁵².

Não é sem razão que a OIT e a OMS, em relatório global conjunto elaborado com base em dados sobre doenças e lesões relacionadas ao trabalho entre 2000 e 2016, identificaram como principal fator de risco ocupacional a exposição do trabalhador a longas jornadas de trabalho. Estimou-se que, em 2016, 745 mil pessoas morreram, no mundo todo, por acidente

³⁵⁰ LEMOS, Maria Cecília de Almeida Monteiro. **O dano existencial nas relações de trabalho intermitentes:** reflexões na perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília 2018, p. 175-194.

³⁵¹ *Ibid.*, p. 179.

³⁵² FORD, Henri, LEE, Sangheon; MCCANN, Deirdre; MESSENGER. **Duração do trabalho em todo o mundo:** tendências de jornadas de trabalho, legislação e políticas numa perspectiva global. Secretaria Internacional do Trabalho. Brasília: OIT, 2009. Disponível em: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/--ilo-brasilia/documents/publication/wcms_229714.pdf. Acesso em 20.02.2022.

vascular cerebral ou doença cardíaca isquêmica atribuíveis ao trabalho semanal por 55 horas ou mais³⁵³.

Retomando-se as lições de Karl Marx, tem-se que, no modo de produção capitalista, a constituição da jornada de trabalho pressupõe a existência de tempo de trabalho excedente, variando conforme a sua extensão. No entanto, segundo o autor, a duração do trabalho não deixa de se submeter a um limite máximo, que é duplamente determinado:

Em primeiro lugar, pela limitação física da força de trabalho. Durante um dia natural de 24 horas, uma pessoa despende apenas uma determinada quantidade de força vital. Do mesmo modo, um cavalo pode trabalhar apenas 8 horas diárias. Durante uma parte do dia, essa força tem de descansar, dormir; durante outra parte do dia, a pessoa tem de satisfazer outras necessidades físicas, como alimentar-se, limpar-se, vestir-se etc. Além desses limites puramente físicos, há também limites morais que impedem o prolongamento da jornada de trabalho. O trabalhador precisa de tempo para satisfazer as necessidades intelectuais e sociais, cuja extensão e número são determinadas pelo nível geral de cultura de uma dada época. A variação da jornada se move, assim, no interior dos limites físicos e sociais, porém ambas as formas de limites são de natureza muito elástica e permitem amplas variações³⁵⁴.

Para Arnaldo Sussekind, a limitação à duração do trabalho consagrou-se na legislação comparada e na literatura lastreada em três fundamentos: o biológico, no sentido de combater a fadiga e possibilitar a recomposição física e mental do trabalhador; o social, para permitir o convívio comunitário e familiar e a realização de atividades culturais, físicas, intelectuais e de lazer; e o econômico, como estratégia para gerar mais postos de emprego e consumo, aumentar a produtividade e reduzir os riscos associados à infelizmente do trabalho, já que, descansados adequadamente, os trabalhadores têm melhor rendimento, ficam menos vulneráveis a doenças e acidentes de trabalho e têm mais tempo para consumir³⁵⁵.

É a Fisiologia, de acordo com Orlando Gomes e Elson Gottschalk, que oferece os dados para o fundamento biológico da limitação da duração do trabalho, tendo-se identificado que a queima de energia no desenvolvimento prolongado de atividades laborais conduz ao processo de instalação de toxinas da fadiga nos músculos e no cérebro. Os descansos surgem, então, como períodos para a eliminação dos resíduos de combustão do organismo humano e a restauração das energias consumidas. O exercício de atividades sem pausa ou com pausas

³⁵³ WORLD HEALTH ORGANIZATION; INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. *Joint estimates of the work-related burden of disease and injury, 2000-2016: global monitoring report*. Geneva: WHO/ILO, 2021. Disponível: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---lab_admin/documents/publication/wcms_819788.pdf. Acesso em 26.11.2022.

³⁵⁴ MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da economia política. Livro I: O processo de produção do capital. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2017, p. 306.

³⁵⁵ SUSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de Direito de Trabalho**: Volume II. 22ª ed. São Paulo: LTr, 2005, p. 803.

insuficientes para a recomposição converte a fadiga em fadiga crônica, tornando o organismo mais suscetível a doenças e acidentes³⁵⁶.

Sebastião Geraldo de Oliveira aponta que a fadiga representa uma sinalização do organismo para a interrupção do trabalho, como “mecanismo de conservação da vida”. Assim, a sobrecarga seria um agente agressor à saúde do trabalhador, pois o esforço adicional que se demanda intensifica o dispêndio energético e acelera a fadiga, podendo levar à exaustão ou ao esgotamento, além de aumentar o tempo de exposição do trabalhador a agentes nocivos no ambiente de trabalho³⁵⁷.

A fadiga pode ser tanto física quanto mental, havendo, inclusive, o entrelaçamento entre ambas – de que decorre a dificuldade de distingui-las –, uma vez que, quanto mais se prolonga a necessidade de concentração do trabalhador na atividade laboral, maior o cansaço físico e mental. A continuidade de um quadro em que o trabalho ocupa quase a totalidade do dia do trabalhador, com pouco ou nenhum tempo para o descanso, o lazer e o convívio sociofamiliar, leva “à insatisfação recorrente, perda da autoestima, apatia, depressão e ao aparecimento de doenças”³⁵⁸.

Estando o tempo de trabalho no centro dos tempos sociais, a saúde psíquica é condicionada de forma decisiva pela relação de trabalho. Assim, é natural que as mudanças no mundo do trabalho advindas do processo de reestruturação produtiva, ao imporem tendências de prolongamento, flexibilização e intensificação do tempo de trabalho, tenham especiais implicações no estado de saúde psíquica dos trabalhadores³⁵⁹.

Conforme observa Leonardo Wandelli, os fatores pertinentes ao tempo de trabalho integram a organização do trabalho³⁶⁰, a qual compõe, junto às condições de trabalho, o meio ambiente laboral. A recuperação do espaço da organização de trabalho como espaço de cidadania e a composição de um meio ambiente de trabalho saudável, capaz de evitar adoecimentos psíquicos e permitir a autorrealização pelo trabalho, pressupõe, entre outros

³⁵⁶ GOMES, Orlando; GOTTSCHALK, Elson. **Curso de direito do trabalho**. 19. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011, p. 311-312.

³⁵⁷ OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 6ª ed. São Paulo: LTr, 2011, p. 175-178.

³⁵⁸ *Ibid.*, p. 177.

³⁵⁹ BASSO, Pietro. **Tempos modernos, jornadas antigas: vidas de trabalho no início do século XXI**. Campinas: Editora da Unicamp, 2018, p. 229-235.

³⁶⁰ Com efeito, a Norma Regulamentadora n. 17 (originalmente editada por meio da Portaria MTb n. 3.214/1978 e mais recentemente alterada pela Portaria MTP n. 423/2021), que estabelece diretrizes para a “adaptação das condições de trabalho às características psicofisiológicas dos trabalhadores”, prevê que a organização do trabalho leva em consideração “a exigência de tempo”, além de outros fatores como o ritmo de trabalho, o conteúdo das tarefas, os instrumentos e técnicas disponíveis, as normas de produção e o modo operatório (item 17.4.1).

conteúdos proibidos e obrigatórios, a existência de limites quanto à invariabilidade excessiva, a fragmentação excessiva, a sobrecarga e a extensão excessiva da jornada³⁶¹.

A correlação entre limitação da jornada de trabalho e saúde do trabalhador é, aliás, evidenciada por pesquisas que relatam os impactos do excesso de jornada para a integridade física e psíquica de trabalhadores integrantes de categorias específicas na realidade laboral brasileira, como é o caso dos motoristas profissionais.

Entre esses trabalhadores, adianta-se, as extensas jornadas de trabalho se relacionam à privação de descanso e sono, a resultarem em um baixo nível de alerta na direção veicular, submetendo-os a risco maior de sofrerem acidentes de trânsito³⁶². Nessa linha, reportam-se altos índices de utilização de substâncias psicoativas, sobretudo anfetaminas, com o objetivo de diminuir o cansaço e aumentar a capacidade de trabalho, de modo a atender às longas jornadas³⁶³. A fadiga crônica e o estresse decorrentes do trabalho por tempo prolongado e sem descansos regulares também se associam a transtornos psíquicos comuns, como depressão e ansiedade³⁶⁴. Além disso, os longos períodos passados na cabine do veículo, com exposição prolongada a riscos físicos e ergonômicos, tornam esses trabalhadores propensos ao desenvolvimento de patologias auditivas e na coluna³⁶⁵.

Tendo em vista que o prolongamento excessivo das jornadas, fator que compõe o meio ambiente organizacional de trabalho, propicia o desenvolvimento de doenças ocupacionais e a ocorrência de acidentes de trabalho, *tem-se na limitação da jornada de trabalho um dos mais essenciais caminhos para proteger a saúde do sujeito que trabalha.*

³⁶¹ WANDELLI, Leonardo Vieira. Da psicodinâmica do trabalho ao direito fundamental ao conteúdo do próprio trabalho e ao meio ambiente organizacional saudável. **Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM**, 10 (1), 2015, p. 193-217.

³⁶² MARQUEZE, Elaine Cristina. **Alterações cardiometabólicas e de sono em motoristas de caminhão**. Tese (Doutorado em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2012.

³⁶³ WENDLER, Emerson Augusto; BUSATO, César Roberto; MIYOSHI, Edmar. Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão para reduzir o sono. **Publ. UEPG Ci. Biol. Saúde**, Ponta Grossa, v. 9, n.3/4, set./dez. 2003, p. 7-14.

³⁶⁴ TEIXEIRA, Monica La Porte. **Acidentes e doenças do trabalho de profissionais do setor transporte: análise dos motoristas no Estado de São Paulo, 1997 a 1999**. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005; e ZEFERINO, Maria Terezinha. **Acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas** – estudo de casos junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2004. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/87295/206188.pdf?sequence=1>. Acesso em 05.09.2022.

³⁶⁵ ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. Doença profissional e ambiente de trabalho do motorista: aspectos médicos. *In*: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 276-299.

Mauricio Godinho Delgado destaca que as regras referentes à limitação da duração do trabalho integram as políticas de saúde pública e, conseqüentemente, constituem normas de saúde pública, observando:

É importante enfatizar que o maior ou menor espaçamento da jornada (e da duração semanal e mensal do labor) atua, diretamente, na deterioração ou melhoria das condições internas de trabalho na empresa, comprometendo ou aperfeiçoando uma estratégia de redução dos riscos e malefícios inerentes ao ambiente de prestação de serviços. Noutras palavras a modulação da duração do trabalho é parte integrante de qualquer política de saúde pública, uma vez que influencia, exponencialmente, a eficácia das medidas de medicina e segurança do trabalho adotadas na empresa³⁶⁶.

Assim, a Constituição Federal bem apreende a relevância da limitação da jornada de trabalho – direito fundamental inscrito no art. 7º, XIII – para a construção de políticas de saúde no trabalho ao também inscrever como direito fundamental, no art. 7º, XXII, a redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança³⁶⁷.

Ainda, ao incluir a proteção ao meio ambiente de trabalho (art. 200, VIII) no raio de alcance do direito fundamental à saúde (art. 6º e 196), a Constituição prediz a tutela de “todos os direitos que concorrem para preservar a saúde do homem em qualquer ambiente de trabalho”, os quais abarcam, entre outros aspectos, “as condições de tempo e de modo do trabalho”³⁶⁸.

Como se viu no primeiro capítulo, o direito fundamental à saúde protege, de forma complementar, a vida e a incolumidade psicofísica do ser humano. No âmbito das relações trabalhistas, esse direito compreende prestações positivas e negativas por parte do Estado e do empregador, que compõem o direito à saúde no trabalho³⁶⁹.

Entre essas prestações, destaca-se o dever de o empregador, quanto ao tempo de trabalho, abster-se de exigir o cumprimento habitual de horas extras e de exigir trabalho em intervalos, dias de repouso semanal, férias e feriados³⁷⁰. Em outros termos, *a preservação da incolumidade psicofísica do trabalhador pressupõe o respeito ao direito fundamental à limitação da jornada de trabalho e às normas que regulam a duração do trabalho*.

³⁶⁶ DELGADO, Mauricio Godinho. Duração do trabalho: o debate sobre a redução para 40 horas semanais. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, Porto Alegre, v. 75, n. 2, abr./jun. 2009, p. 26.

³⁶⁷ DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1021.

³⁶⁸ CARVALHO, Augusto César Leite de. **Direito do Trabalho: curso e discurso**. São Paulo: LTr, 2ª ed., 2016, p. 329.

³⁶⁹ SILVA, José Antônio Ribeiro da. A incolumidade psicofísica do trabalhador como direito fundamental. *In: Direito Ambiental do Trabalho: apontamentos para uma teoria geral*, volume 5. FELICIANO, Guilherme Guimarães; SARLET, Ingo Wolfgang; MARANHÃO, Ney; FENSTERSEIFE, Tiago (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 127-142.

³⁷⁰ *Ibid.*

A constatação do suporte das regras de limitação da duração do trabalho no direito fundamental à saúde permite pensar para além das consequências patrimoniais do excesso de jornada, em uma perspectiva verdadeiramente existencial, reforçando-se a sua relevância no ordenamento justralhista. Conforme observa Augusto César Leite de Carvalho:

[...] as medidas administrativas ou judiciais que visem compatibilizar os lindes da jornada de trabalho efetiva, ou de tempo destinado exclusivamente ao trabalho, com os limites fisiológicos do ser humano, não se revestem somente de conteúdo patrimonial (quando asseguram a remuneração de horas extras, por exemplo), pois têm, antes, suporte no direito fundamental à saúde. Por essa razão, mais relevantes que as autuações ou decisões judiciais voltadas à remuneração de horas extraordinárias com o devido adicional são, por certo, as intervenções que inibem a jornada extenuante ou de algum modo dissociada do propósito de assegurar vida saudável ao trabalhador.

Mas a visão humanista – que prefere civilizar o mundo do trabalho a monetizá-lo – não faz prescindirmos das normas constitucionais, legais, convencionais, regulamentares ou contratuais que estabeleçam limites de jornada ou fixem remunerações adicionais para inibir ou compensar o trabalho exaustivo ou em condições de risco à vida física e relacional, à integridade corporal, à saúde mental e osteomuscular, à dignidade humana, enfim. [...] ³⁷¹

Assim, se é numa perspectiva integradora de saúde, trabalho e meio ambiente que se pode alcançar a efetiva proteção da dignidade do trabalhador, compreende-se que a *preservação do direito fundamental à saúde passa, necessariamente, pela constatação da centralidade da limitação da jornada de trabalho para a manutenção da integridade física e psíquica do sujeito que trabalha*. Não só a saúde do trabalhador e o tempo de trabalho estão umbilicalmente relacionados, como as violações ao direito fundamental à limitação da jornada do trabalho representam ofensas frontais e diretas ao direito fundamental à saúde.

³⁷¹ CARVALHO, Augusto César Leite de. **Direito do Trabalho**: curso e discurso. São Paulo: LTr, 2ª ed., 2016, p. 345.

CAPÍTULO III – O TRABALHO DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS DE TRANSPORTE DE CARGAS: INSEPARABILIDADE DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS À SAÚDE E À LIMITAÇÃO DA JORNADA.

3.1. Dependência brasileira em relação ao modal rodoviário de transporte: a categoria dos motoristas profissionais em proeminência.

Sabe-se que o Brasil, um país de dimensões continentais, é fortemente dependente do modal rodoviário para a locomoção de pessoas e o transporte de cargas, o que pode ser explicado pela opção política brasileira de investimento na infraestrutura rodoviária em detrimento de outros modais ao longo do século XX³⁷².

Ainda em 1927, ao assumir a Presidência da República, Washington Luís adotou como mote de seu governo a abertura de estradas – tidas como sinal de progresso e modernização –, criando fundo especial para a construção e a conservação de estradas de rodagem federais. Como forma menos custosa e mais célere de integrar o território e de permitir a consolidação do mercado interno e o processo de industrialização do país, o transporte rodoviário passou a ganhar espaço e a substituir – de maneira rápida e desordenada – as modalidades marítima e ferroviária³⁷³.

A partir da década de 1950, observou-se uma expansão mundial da modalidade rodoviária de transporte de cargas, atrelada ao crescimento da indústria automobilística e aos baixos preços do petróleo e derivados. Na realidade brasileira, essa tendência se traduziu numa política de desenvolvimento econômico pautada pelo transporte rodoviário, sobretudo no governo de Juscelino Kubistchek, sendo os investimentos no setor destinados quase exclusivamente à infraestrutura rodoviária³⁷⁴. Ao período remonta a proliferação da categoria dos caminhoneiros e a popularização da profissão, em razão da crescente abertura de estradas

³⁷² Nesse sentido: BOARETTO, Laira Beatriz. **Direito fundamental à saúde e segurança do caminhoneiro: a interação da sociedade na Lei n. 12.619/2012.** Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito da Universidade Metodista de Piracicaba. São Paulo, 2013, p. 53-79; KAPRON, Rafael Antonio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas.** Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, 2002, p. 23-35; SANTOS, Moysés Moreira. **Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadoras e sindicalismo a partir dos anos 1990.** Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas. São Paulo, 2007, p. 7-90; SCARAMELLA, Maria Luisa. **Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros.** Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Instituto de Filosofia e Ciência Humanas, Universidade Estadual de Campinas. São Paulo, Brasil, 2004, p. 1-11; e ZEFERINO, Maria Terezinha. **Acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas** – estudo de casos junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2004, p. 38-41. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/87295/206188.pdf?sequence=1>. Acesso em 05.09.2022.

³⁷³ SCARAMELLA, Maria Luisa. *Op. cit.*, p. 1-6.

³⁷⁴ BOARETTO, Laira Beatriz. *Op. cit.*, p. 53-56.

e da evolução da tecnologia automobilística, que ampliou a potência e a capacidade dos caminhões³⁷⁵.

Nas décadas seguintes, deu-se continuidade às políticas de investimento em infraestrutura rodoviária, tendo sido o setor de transportes um dos mais privilegiados pelo governo ditatorial militar³⁷⁶. Houve a necessidade de rápida expansão das vias de transportes durante o período do “milagre econômico”, o que só se mostrou viável por meio da construção de rodovias³⁷⁷.

Ainda na década de 1970, a crise internacional do petróleo, impactando a importação dos combustíveis e o preço das mercadorias transportadas, contribuiu para evidenciar a fragilidade do sistema rodoviário brasileiro – a má conservação das estradas, a falta de segurança e o custo dos pedágios e dos combustíveis. Não obstante, a crise de endividamento público que se seguiu e o segundo choque do petróleo em 1979 implicaram o enfraquecimento das medidas governamentais no sentido de ampliar o transporte público coletivo e atribuir maior equilíbrio à matriz de transportes³⁷⁸.

A partir do fim da década de 1980, o modelo rodoviário de gestão centralizada até então vigente passou por transformações, diminuindo-se e reconfigurando-se a participação estatal, com a concessão de estradas à iniciativa privada e o repasse de responsabilidades aos entes estaduais e municipais. Paralelamente, o setor de transporte de cargas experimenta um processo de reestruturação, que se aprofunda na década de 1990, com a aplicação de conceitos de logística e multimodalidade, buscando o aumento da eficiência³⁷⁹.

Mantiveram-se, não obstante, a hegemonia do transporte rodoviário em relação aos demais modais no Brasil, bem como os problemas que lhes são comuns: a precariedade de

³⁷⁵ SCARAMELLA, Maria Luisa. **Nessa longa estrada da vida**: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. São Paulo, Brasil, 2004, p. 1-6.

³⁷⁶SANTOS, Moysés Moreira. **Transporte rodoviário de cargas no Brasil**: transportadoras e sindicalismo a partir dos anos 1990. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas. São Paulo, 2007, p. 19.

³⁷⁷ MORAES, Paulo Douglas de Almeida. **Momento decisivo para o sistema de transporte brasileiro e para o Brasil**: desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não? Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/especiais/54a-legislatura/modificacoes-a-lei-no-12.619-profissao-motorista/audiencias-publicas/em->

³⁷⁸ SANTOS, *op. cit.*, p. 19-20.

³⁷⁹*Ibid.*, p. 33.

conservação, sinalização e pavimentação³⁸⁰ das rodovias, a insegurança dos que trafegam, sujeitos a assaltos e roubos, além da falta de infraestrutura de apoio aos usuários das rodovias³⁸¹.

Segundo boletim da Confederação Nacional do Transporte, a malha rodoviária atingiu, em 2022, 1.722.443 quilômetros de extensão. O modal rodoviário é anualmente responsável por 64,86% do transporte de cargas, seguido de 14,95% de participação do modal ferroviário³⁸². As rodovias também seguem sendo o destino da maior parte dos investimentos públicos federais na área: dos 7,45 bilhões de reais investidos no setor de transportes em 2021, 5,76 bilhões foram para o transporte rodoviário³⁸³.

De acordo com o Anuário Estatístico de Transportes, em 2021, a frota rodoviária alcançou 73,1 milhões de automóveis, 30,3 milhões de ônibus, 6,9 milhões de caminhões e 1,1 milhão de motocicletas. No mesmo ano, o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) contabilizou cerca de 1,5 milhão de veículos de Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), 937 mil veículos de Transportadores Autônomos de Cargas (TAC) e 34 mil veículos de Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), observando um aumento de 11,9% na quantidade de registros de 2020 para 2021³⁸⁴.

Essa prevalência rodoviária, corroborada pelos dados, se reflete na extrema importância que a categoria dos motoristas profissionais assume para a produtividade econômica do país.

Nesse sentido, não se poderia deixar de citar a expressividade da “greve dos caminhoneiros” de 2018, que, por meio de paralisações no transporte de combustíveis, alimentos e outros insumos e do bloqueio de rodovias, gerou crises de abastecimento e de transporte em diversos estados brasileiros.

Apesar de a mobilização ter demonstrado a força da categoria, deve-se destacar os traços “mistos” – de greve e locaute – do movimento, deflagrado em um contexto de crise econômica, em que a redução da circulação de mercadorias e o aumento do preço dos combustíveis contribuíram para a confluência de interesses de motoristas autônomos e das transportadoras na

³⁸⁰ De acordo com a Confederação Nacional do Transporte, dos 1.722.443 quilômetros de malha rodoviária, apenas 215.034 são pavimentados, cf: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Boletim Unificado CNT**, Setembro de 2022, p. 3. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/boletins>. Acesso em 29.09.2022.

³⁸¹ ZEFERINO, Maria Terezinha. **Acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas** – estudo de casos junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2004, p. 38-40. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/87295/206188.pdf?sequence=1>. Acesso em 05.09.2022.

³⁸² CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. *Op. cit.*

³⁸³ MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Anuário Estatístico de Transportes 2010-2021**. 6ª Ed., p. 28. Disponível em: <https://ontl.epl.gov.br/wp-content/uploads/2022/08/Anuario-Estatistico-2010-2021-Formatado-29.07.2022-16h03.pdf>. Acesso em 29.09.2022.

³⁸⁴ *Ibid.*, p. 16 e 21.

demanda pela redução do preço dos combustíveis e pelo reajuste do preço do frete³⁸⁵. Tais nuances indicam a complexidade da organização do setor de transporte e da organização coletiva da categoria dos motoristas profissionais, o que, no entanto, não será objeto de aprofundamento nesta pesquisa.

São considerados motoristas profissionais os trabalhadores que, mediante habilitação, conduzem veículos automotores para o transporte rodoviário³⁸⁶ de cargas e passageiros. A diferenciação da categoria, na forma do art. 511, § 3º, da CLT, se justifica, além da regulação por estatuto especial (o que veio a ocorrer em 2012, como será visto a seguir), pelas condições singulares em que a atividade de transporte é exercida, a exemplo da submissão aos ditames da legislação de trânsito, do meio ambiente de trabalho consistente nas vias públicas, da atenção e da vigília constantes necessárias para a condução e do risco de envolvimento em acidentes de trânsito³⁸⁷.

A categoria congrega diversas ocupações, que podem ser identificadas, conforme a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), em três grandes segmentos: (i) o dos motoristas de veículos de pequeno e médio porte (código 7823), que inclui motoristas particulares, motoristas de segurança, motoristas de furgão, motoristas de carro forte, motoristas de ambulância, entre outros; (ii) o dos motoristas de ônibus urbanos, metropolitanos e rodoviários (código 7824); e (iii) o dos motoristas do transporte de cargas (código 7825), que compreende os motoristas de caminhão de modo geral, em suas diversas espécies – cegonha, carreta, basculante, betoneira, tanque, pipa, guincho, gaiola etc.

Tendo em vista a amplitude da categoria – a implicar uma variedade de contextos laborais e formatos distintos de organização do trabalho, com diferentes repercussões sobre a saúde do trabalhador –, e considerando ainda as limitações de uma pesquisa em nível de mestrado, *optou-se por restringir o recorte do presente estudo aos motoristas profissionais de transporte de cargas, usualmente chamados de “caminhoneiros”*.

³⁸⁵ Nesse sentido, confira-se: MOTA, Camila Veras. Paralisação de caminhoneiros é um misto de greve e locaute, diz sociólogo do trabalho. **BBC Brasil**, São Paulo, 25 de maio de 2018. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44256413>. Acesso em 12.10.2022.

³⁸⁶ Emprega-se “rodoviário” quanto à espécie da condução veicular terrestre (à diferença do transporte ferroviário, por exemplo), não com a intenção de excluir os centros urbanos de seu escopo. Cf: POZZOLO, Paulo Ricardo. Enquadramento sindical dos motoristas (antes, durante e depois das Leis ns. 12.619/2012 e 13.103/2015). In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 236.

³⁸⁷ POZZOLO, Paulo Ricardo. Enquadramento sindical dos motoristas (antes, durante e depois das Leis ns. 12.619/2012 e 13.103/2015). In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 232-242.

A opção se justifica em razão de os motoristas de caminhão comporem uma parcela proeminente da categoria dos motoristas profissionais, com características de trabalho em geral bem delimitadas – cujas repercussões à saúde já foram objeto de uma pluralidade de estudos empíricos (o que se verá no tópico 3.5) –, além de os atores do setor do transporte de cargas terem tido relevante participação no contexto que levou à edição das Lei n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015, que regulamentam toda a categoria (as quais serão objeto de análise do tópicos 3.3 e 3.4).

As empresas do setor de transporte rodoviário de cargas se valem tanto da força de trabalho de motoristas empregados quanto de motoristas autônomos³⁸⁸, manifestando-se a contratação destes últimos como uma tendência mais forte a partir da década de 1990, enquanto mecanismo de gestão empresarial de redução de custos³⁸⁹.

Nessa linha, importa citar a Lei n. 11.442/2007, que, ao dispor sobre “o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros”, prevê a figura do Transportador Autônomo de Cargas, caracterizado como a pessoa física ou jurídica que é proprietária, co-proprietária ou arrendatária de veículo de transporte de cargas.

O diploma, que inclusive teve a sua constitucionalidade declarada pelo STF mais recentemente no julgamento da ADC n. 48³⁹⁰ e da ADI n. 3.961³⁹¹, estipula que a relação estabelecida entre a empresa transportadora, a embarcadora ou a dona da carga e o transportador autônomo tem sempre natureza comercial, afastando, *a priori* e de modo geral, a configuração do vínculo empregatício. Tal presunção representa abertura ao mascaramento de relações de emprego e à flexibilização de direitos trabalhistas³⁹².

Vitor Araújo Filgueiras e José Dari Krein alertam que a contratação de motoristas autônomos revela estratégia empresarial de externalização dos conflitos distributivos típicos da relação assalariada. Muito embora sejam formalmente considerados trabalhadores autônomos,

³⁸⁸ KAPRON, Rafael Antonio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil**: profissão, jornada e ações políticas. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, 2002, p. 27.

³⁸⁹ SANTOS, Moysés Moreira. **Transporte rodoviário de cargas no Brasil**: transportadoras e sindicalismo a partir dos anos 1990. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas. São Paulo, 2007, p. 74-88.

³⁹⁰ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Processo ADC 48**. N. U. 0008745-84.2017.1.00.0000, Relator: Ministro Luís Roberto Barroso, data de julgamento: 16.04.2020. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>. Acesso em 11.10.2022.

³⁹¹ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Processo ADI 3961**. N. U. 0005243-89.2007.1.00.0000, Relator: Ministro Luís Roberto Barroso, data de julgamento: 16.04.2020. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=2559843>. Acesso em 11.10.2022.

³⁹² Ainda nessa toada, a Lei n. 13.103/2015 acresceu ao art. 4º da Lei n. 11.442/2007 os parágrafos 3º e 5º, que também afastam a configuração de vínculo empregatício entre o TAC e o TAC-Auxiliar, considerado cessionário do veículo em regime de colaboração.

esses motoristas frequentemente vinculam-se a uma única empresa, cumprem horários, percursos e procedimentos por ela determinados e são supervisionados, mas tem de arcar eles mesmos com os custos referentes ao veículo³⁹³.

Não obstante os institutos jurídicos de regulação da duração do trabalho dos motoristas profissionais tenham, em geral, sua aplicação restrita ao âmbito das relações empregatícias e embora não se pretenda analisar com profundidade as peculiaridades do setor quanto à contratação de motoristas autônomos e empregados e à confluência ou não de seus interesses, uma outra opção feita pela presente pesquisa foi a de não se referir nominalmente nem limitar o escopo das referências bibliográficas utilizadas somente aos motoristas profissionais empregados. A decisão, inclusive, coaduna com o referencial do direito fundamental ao trabalho digno³⁹⁴, visto que os direitos à saúde e à limitação da jornada de trabalho, por serem direitos fundamentais, deveriam ser garantidos a todo e qualquer trabalhador, inclusive aos motoristas profissionais autônomos.

De toda maneira, embora os autônomos possam ser proprietários de seus veículos, nas reflexões de Moysés Moreira Santos, “a forma fundamental de organizar o trabalho para transportar mercadorias permanece o mesmo, sob o ângulo daqueles que executam as tarefas”, já que “o motorista chega na empresa embarcadora, carrega o caminhão, viaja durante todo o dia e a noite, chegando ao seu destino espera para descarregar e fazer o trajeto de volta”³⁹⁵.

Na prática, observam-se cotidianos laborais muito próximos, caracterizados pelas longas jornadas, cumpridas com veículos antigos e em estradas com infraestrutura precária, pela solidão e o medo de sofrerem assaltos, pela remuneração por produtividade (quilômetro rodado ou volume de frete), pelos pernoites na cabine do veículo, pelas centenas de quilômetros rodados por dia e pelo alto risco de acidentes de trânsito³⁹⁶.

Em pesquisa realizada em 2019 para identificar o perfil dos caminhoneiros, a Confederação Nacional do Transporte entrevistou 1.066 motoristas, entre autônomos (67%) e empregados (33%). Constatou-se que 99,5% desses trabalhadores são homens e que têm, em média, 44,8 anos, renda mensal líquida de R\$ 4.609,35 e 18,8 anos de profissão. Quanto à rotina

³⁹³ FILGUEIRAS, Vitor Araújo; KREIN, José Dari. A raiz da greve dos caminhoneiros e a regulação do trabalho. **Revista IHU online**, 29 de maio de 2018. Disponível em: <https://www.ihu.unisinos.br/579431-a-raiz-da-greve-dos-caminhoneiros-e-a-regulacao-do-trabalho>. Acesso em 12.09.2022.

³⁹⁴ DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno**. 2ª ed. São Paulo: LTr, 2015.

³⁹⁵ SANTOS, Moysés Moreira. **Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadoras e sindicalismo a partir dos anos 1990**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas. São Paulo, 2007, p. 2.

³⁹⁶ *Ibid*, p. 74-88.

de trabalho, em média, rodam mais de 8,5 mil quilômetros por mês e trabalham mais de onze horas por dia, de cinco a sete dias por semana³⁹⁷.

Os aspectos positivos da profissão mais citados pelos entrevistados foram a possibilidade de conhecerem novos lugares e pessoas, os horários flexíveis e o caráter desafiador e aventureiro do ofício. De outro lado, como pontos negativos, foram mais mencionados o comprometimento do convívio familiar, o desgaste do trabalho e a insegurança nas estradas³⁹⁸. Nessa linha, como entraves da atividade, são citados com frequência os assaltos e roubos, bem como o elevado custo do combustível e o baixo valor do frete³⁹⁹. Este último tem relação com as longas jornadas de trabalho pelas quais a categoria se notabiliza, o que será objeto de discussão no tópico a seguir.

3.2. O excesso de jornada como elemento da organização do trabalho no transporte rodoviário de cargas.

Em relatório diagnóstico do transporte de cargas no Brasil, com base em pesquisa feita pelo Instituto de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração da Universidade Federal do Rio de Janeiro (COPPEAD), no início dos anos 2000, a Confederação Nacional do Transporte concluiu que uma das principais causas para o desbalanceamento da matriz de transportes – e que, conseqüentemente, afeta a eficiência do setor –, consiste no baixo preço do frete rodoviário⁴⁰⁰.

Diz-se que o valor do frete nem sequer corresponde aos custos operacionais do serviço de transporte – que envolve, por exemplo, as condições insatisfatórias das rodovias, o preço dos veículos e combustíveis e os altos índices de acidentes e de roubos de carga⁴⁰¹ –, sendo artificialmente baixo porque lastreado na baixa manutenção e renovação dos veículos, em carregamentos acima do limite de peso permitido, na inadimplência fiscal e, destaca-se, nas jornadas de trabalho excessivas dos motoristas profissionais⁴⁰².

³⁹⁷ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT perfil dos caminhoneiros 2019**. Brasília: CNT, 2019.

³⁹⁸ *Ibid.*

³⁹⁹ *Ibid.*

⁴⁰⁰ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Transporte de carga no Brasil: Ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país**. Diagnóstico e plano de ação. 2008, p. 31-39. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/biblioteca-digital/transporte-de-cargas-no-brasil-ameacas-e-oportunidades-para-o-desenvolvimento-do-pais.htm>. Acesso em 11.10.2022.

⁴⁰¹ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Processo ADI 5322. Manifestação da PGR**, p. 38. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/estfvisualizadorpub/jsp/consultarprocessoeletronico/ConsultarProcessoEletronico.jsf?seobjetoincidente=4778925>. Acesso em 11.10.2022.

⁴⁰² CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. 2008, *Op. cit.*

Segundo a pesquisa, a ausência de limitação legal da jornada e do tempo de direção propiciavam jornadas excessivas, que aumentavam a oferta de transporte e, conseqüentemente, as pressões para a redução do frete. Nesse contexto, os custos referentes às horas extraordinárias não remuneradas e às despesas com saúde e previdência decorrentes de acidentes rodoviários com mortos e feridos não eram considerados no preço do frete, mas suportados pela sociedade e pelos próprios motoristas profissionais⁴⁰³.

Com efeito, as longas jornadas cumpridas pelos motoristas profissionais, em um cenário de inaplicabilidade dos limites legais à duração do trabalho e de ausência de limitação do tempo de direção desses trabalhadores, revelaram-se prática inerente ao funcionamento do sistema de transporte rodoviário de carga no Brasil, sustentado, segundo Paulo Douglas Almeida de Moraes⁴⁰⁴, no tripé “baixa remuneração, salário pago por comissões e ausência de controle da jornada de trabalho”.

Assim, é possível afirmar que *o excesso de jornada dos motoristas profissionais constitui elemento típico da organização do trabalho do transporte de cargas*, como observa Laira Beatriz Boaretto:

Dentro do 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 realizaram 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 rotina⁴⁰⁵.

Até o início do ano de 2012, carecia de regulamentação específica a atividade dos motoristas profissionais, os quais eram frequentemente enquadrados pela Justiça do Trabalho na condição de trabalhadores externos, conforme a exceção do art. 62, I, da CLT. Nesse sentido, presumia-se não ser a sua jornada de trabalho passível de controle pelo empregador, o que

⁴⁰³ MORAES, Paulo Douglas de Almeida. **Momento decisivo para o sistema de transporte brasileiro e para o Brasil:** desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não? p. 4-5. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/especiais/54a-legislatura/modificacoes-a-lei-no-12.619-profissao-motorista/audiencias-publicas/em-26.03.2013/apresentacao-do-sr.-paulo-douglas-almeida-de-moraes-26-03-2013/artigo-do-sr.-paulo-douglas-procurador-do-trabalho>. Acesso em 15.09.2022.

⁴⁰⁴ *Ibid.*

⁴⁰⁵ BOARETTO, Laira Beatriz. **Direito fundamental à saúde e segurança do caminhoneiro:** a interação da sociedade na Lei n. 12.619/2012. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito da Universidade Metodista de Piracicaba. São Paulo, 2013, p. 65.

obstava o pleito de pagamento de verbas decorrentes de sobrejornada, a menos que o motorista profissional comprovasse a existência de mecanismos de fiscalização da jornada⁴⁰⁶.

Para fins de prova, o Tribunal Superior do Trabalho considerava ser insuficiente a demonstração da utilização do tacógrafo – instrumento que registra a velocidade e a distância percorrida pelo veículo em relação ao tempo⁴⁰⁷ –, entendimento que restou consolidado na Orientação Jurisprudencial n. 332 da SBDI-1⁴⁰⁸, de 2003.

Também se tem notícia de convenções coletivas da categoria que assentavam que os motoristas não se submetiam a controle de jornada, sob a justificativa de que os equipamentos instalados no veículo, a exemplo do tacógrafo e do sistema de rastreamento por satélite, não se prestavam a esse objetivo, mas apenas à garantia de segurança do veículo e das cargas⁴⁰⁹. Algumas dessas cláusulas, inclusive, chegaram a ser suspensas por decisões da Justiça do Trabalho, em que se concluiu, a partir da análise do contexto fático, pela existência de tecnologias de controle de jornada, o que afastaria a exceção do art. 62, I, da CLT⁴¹⁰.

Ocorre que, se décadas atrás realmente não havia meios efetivos de acompanhar e controlar a atividade dos motoristas em deslocamento, a realidade hoje é muito diferente. Isso graças ao avanço da tecnologia, que se materializa não só nos tacógrafos, mas também nos sistemas de rastreamento e monitoramento por satélite – os quais “informam o lugar por que eles transitam e também a velocidade, a abertura de portas, o nível de combustível, além de permitirem, de longe, travar portas e bloquear a passagem do combustível para o motor se há ameaça de roubo”⁴¹¹ –, nos telefones celulares e smartphones com dispositivos de localização,

⁴⁰⁶ CARDOSO, Deborah. Uma nova perspectiva sobre o transporte rodoviário de carga no Brasil: jornada de trabalho do motorista profissional à luz da Lei nº 13.103/2015. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 77-81.

⁴⁰⁷ Conforme o art. 105, II, do Código de Trânsito Brasileiro, o tacógrafo (“equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo”) é obrigatório “para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas”.

⁴⁰⁸ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Orientação Jurisprudencial n. 332 da SBDI-1**. “MOTORISTA. HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE DE JORNADA POR TACÓGRAFO. RESOLUÇÃO Nº 816/86 DO CONTRAN (DJ 09.12.2003) 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”.

⁴⁰⁹ COELHO, Luciano Augusto de Toledo. As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 e flexibilização da jornada de trabalho do motorista em transporte rodoviário de passageiros e de cargas. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, PR, v. 5, n. 45, out. 2015, p. 36.

⁴¹⁰ Essas decisões vieram a ser impugnadas por meio da ADPF n. 381, ajuizada pela CNT perante o Supremo Tribunal Federal. Em julgamento finalizado em 01.06.2022, o Plenário, por maioria, julgou improcedente o pedido de declaração de inconstitucionalidade, sob o argumento de que as decisões judiciais, examinando hipóteses concretas, concluíram pela viabilidade do controle de jornada, a ensejar o pagamento de horas extras, conforme divergência inaugurada pela Ministra Rosa Weber.

⁴¹¹ CARVALHO, Augusto César Leite de. Trabalho rodoviário: reflexões sobre a reforma legal de 2015. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 71.

na possibilidade de identificação dos horários de passagem em pedágios e pontos de paradas⁴¹², entre outros exemplos.

Conforme observa Augusto César Leite de Carvalho, assim como a tecnologia trouxe transformações para a dinâmica das relações de trabalho, a jurisprudência evoluiu para admitir o controle da jornada por meios indiretos e compreender este controle não como um incômodo ao trabalhador, mas como um direito, caso contrário estar-se-ia dando respaldo a jornadas abusivas de trabalho⁴¹³.

Foi tendo em vista novas maneiras e instrumentos de controle e supervisão à distância do trabalho que a Lei n. 12.551/2011 modificou a redação do art. 6º da CLT, equiparando, para fins de subordinação, “os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão” aos “meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio”. A edição da referida lei reduziu o alcance da exceção da incompatibilidade de registro de horários com o trabalho externo inscrita no art. 62, I, da CLT, diretriz que viria a ser acentuada pela Lei n. 12.619/2012, ao tratar do controle de jornada dos motoristas profissionais⁴¹⁴.

De todo modo, até então, a estrutura empresarial de transportes se valia da exceção ao controle da duração do trabalho para impor jornadas que ultrapassavam o limite constitucional de oito horas diárias e quarenta e quatro semanais – e ainda sem o pagamento de horas extras –, o que provocava sérias repercussões na saúde dos motoristas e para a segurança viária. Como observa Luciano Augusto de Toledo Coelho:

[...] sob o suposto manto da ausência de possibilidade de controle, as jornadas são extensas, de mais de doze horas por dia, o uso de substâncias químicas para manter-se em atividade, o estresse, a fadiga com a falta de estrutura e condições mínimas adequadas para repouso, causavam verdadeira epidemia de acidentes nas estradas do país, as, quais, diga-se, tem péssimas condições estruturais e de conservação⁴¹⁵.

Com efeito, pesquisas realizadas no início dos anos 2000 identificaram motoristas profissionais de transporte de cargas cumprindo jornadas superiores a doze horas e chegando a

⁴¹² COELHO, Luciano Augusto de Toledo. As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 e flexibilização da jornada de trabalho do motorista em transporte rodoviário de passageiros e de cargas. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, PR, v. 5, n. 45, p. 37-38.

⁴¹³ CARVALHO, Augusto César Leite de. Trabalho rodoviário: reflexões sobre a reforma legal de 2015. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 71-72.

⁴¹⁴ BOARETTO, Laira Beatriz. **Direito fundamental à saúde e segurança do caminhoneiro: a interação da sociedade na Lei n. 12.619/2012**. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito da Universidade Metodista de Piracicaba. São Paulo, 2013, p. 91-92.

⁴¹⁵ COELHO, Luciano Augusto de Toledo. *Op. cit.*, p. 35-49.

permanecer dias sem dormir⁴¹⁶. Em estudo publicado em 2005, com uma amostra de 260 caminhoneiros que transitavam no Mato do Grosso do Sul, indicou-se que 43,2% deles dirigia por mais de 16 horas em um único dia, sendo que 23,8% dos entrevistados dormia menos de 5 horas por noite⁴¹⁷. Uma outra pesquisa, feita em 2009 com 100 motoristas de caminhão em Campinas, encontrou uma média de 16 horas dirigidas ao dia⁴¹⁸. Por sua vez, o Atlas da Acidentalidade no Transporte Brasileiro revela uma verdadeira escalada nos acidentes de trânsito registrados em rodovias federais de 2007 a 2011, cuja quantidade subiu de 128.442 para 192.326⁴¹⁹.

O desgaste resultante das longas jornadas de trabalho enfrentadas pelos motoristas, relacionado a utilização de drogas por esses trabalhadores para se manterem acordados e aos altos índices de acidentes nas estradas, demandavam urgente intervenção do legislador no sentido de garantir condições dignas aos trabalhadores e segurança aos terceiros usuários das estradas⁴²⁰.

A matéria, inclusive, já vinha sendo objeto de diversos projetos de lei que pretendiam regulamentar a atividade dos motoristas. No entanto, a dificuldade de conciliar os distintos interesses envolvidos na dinâmica do setor – não apenas de empregados e empregadores, mas também dos motoristas autônomos, dos usuários das rodovias e das empresas tomadoras do serviço de transporte –, obstava a aprovação de uma legislação nesse sentido⁴²¹.

⁴¹⁶ MORENO, Claudia Roberta de Castro; ROTENBERG, Lúcia. Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional** [online]. 2009, v. 34, n. 120, p. 128-138. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0303-76572009000200004>. Acesso em 12.09.2022; PENTEADO, Regina Zanella; GONÇALVES, Claudia Giglio Gonçalves; COSTA, Daniele Damaris da; MARQUES, Jair Mendes. Trabalho e saúde em motoristas de caminhão no interior de São Paulo. **Saúde e Sociedade**. São Paulo, v. 17, n. 4, 2008, 35-45; e ULHÔA, Melissa Araújo et al. Distúrbios psíquicos menores e condições de trabalho em motoristas de caminhão. **Revista de Saúde Pública** [online]. 2010, v. 44, n. 6, p. 1130-1136.

⁴¹⁷ SOUZA, José Carlos; PAIVA, Teresa; REIMÃO, Rubens. Sleep habits, sleepiness and accidents among truck drivers. **Arquivos de Neuro-Psiquiatria** [online]. 2005, v. 63, n. 4, p. 925-930. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0004-282X2005000600004>. Acesso em 10.10.2022.

⁴¹⁸ MASSON, Valéria Aparecida; MONTEIRO, Maria Inês. Life style, health aspects and work among truck drivers. **Revista Brasileira de Enfermagem**. Brasília, 2010, v. 63, n. 4, p. 533-540.

⁴¹⁹ ATLAS DA ACIDENTALIDADE NO TRANSPORTE BRASILEIRO. **Atlas da acidentalidade no transporte brasileiro**, 2022. Disponível em: <https://www.atlasacidentesnotransporte.com.br/>. Acesso em 10.10.2022.

⁴²⁰ BELMONTE, Alexandre Angra. A nova lei dos motoristas profissionais (nº 13.103/2015) e as questões jurídicas decorrentes. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 24.

⁴²¹ MORAES, Paulo Douglas de Almeida. **Momento decisivo para o sistema de transporte brasileiro e para o Brasil: desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não?** Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/especiais/54a-legislatura/modificacoes-a-lei-no-12.619-profissao-motorista/audiencias-publicas/em-26.03.2013/apresentacao-do-sr.-paulo-douglas-almeida-de-moraes-26-03-2013/artigo-do-sr.-paulo-douglas-procurador-do-trabalho>. Acesso em 15.09.2022.

Esse quadro só começou a mudar no ano de 2007. Após a realização de operações em rodovias das cidades de Rondonópolis e Diamantino (MT), nas quais constatado que 30% dos caminhoneiros vinham fazendo uso de drogas em razão do excesso de jornada, o Ministério Público do Trabalho ajuizou a Ação Civil Pública n. 1372.2007.021.23.00-3, que veio a ser o estopim para o tratamento legislativo da limitação da jornada de trabalho dos motoristas profissionais⁴²².

Naqueles autos, em 17.12.2007, o juízo da 1ª Vara do Trabalho de Rondonópolis deferiu liminar a fim de instar as empresas transportadoras representadas pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Mato Grosso e pela Confederação Nacional do Transporte a “elaborar e manter o controle de jornada dos motoristas”⁴²³.

A concessão da liminar – embora o juízo de Rondonópolis tenha posteriormente se declarado incompetente, remetendo o processo à 14ª Vara do Trabalho de Brasília – deu azo à abertura de canal de negociação entre as representações do patronato e dos trabalhadores, com a mediação do Ministério Público do Trabalho. Por meio desse diálogo, elaboraram-se os termos de um projeto de lei, cuja aprovação constituiu-se em condição para a desistência da ação⁴²⁴. Conforme pontua Paulo Douglas Almeida de Moraes:

Dessa provocação judicial decorreu uma inédita aproximação, em escala nacional, das representações classistas laborais e patronais, ambas imbuídas pelo objetivo comum de construir um consenso em torno de um dos mais agudos 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 digno⁴²⁵.

O referido projeto de lei culminou em substitutivo ao PLC n. 319/2009 (correspondente ao PL n. 99/2007 na Câmara dos Deputados), aprovado pelo Senado Federal e pela Câmara dos

⁴²² MORAES, Paulo Douglas de Almeida. **Momento decisivo para o sistema de transporte brasileiro e para o Brasil**: desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não? Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/especiais/54a-legislatura/modificacoes-a-lei-no-12.619-profissao-motorista/audiencias-publicas/em-26.03.2013/apresentacao-do-sr.-paulo-douglas-almeida-de-moraes-26-03-2013/artigo-do-sr.-paulo-douglas-procurador-do-trabalho>. Acesso em 15.09.2022.

⁴²³ PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard; NASCIMENTO, Giovanni Soares do. O motorista profissional empregado: análise crítica das Leis n. 12.619/2012 e 13.103/2015. In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional**: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 29-30.

⁴²⁴ *Ibid.*

⁴²⁵ MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Abordagem holística sobre a nova regulamentação da profissão do motorista (Lei n. 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 10.10.2022.

Deputados em dezembro de 2011 e abril de 2012, respectivamente, dando origem à Lei n. 12.619/2012⁴²⁶.

3.3. A “Lei do Descanso” e sua recepção pelos atores do setor de transporte.

Popularmente conhecida como “Lei do Descanso”, a Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012, acresceu à CLT seção específica de regulamentação do trabalho dos motoristas profissionais, trazendo dispositivos voltados, principalmente, ao controle da jornada de trabalho, ao tempo de direção e aos intervalos desses trabalhadores.

Atendendo à “bandeira histórica”⁴²⁷ da categoria, o legislador fixou expressamente, no art. 2º, V, da referida legislação, o direito do motorista profissional ao controle da jornada e do tempo de direção por parte do empregador – por meio de “anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo” ou de “meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador” – o que afastou de vez a aplicação da exceção do art. 62, I, da CLT à categoria.

Em linha com a previsão do direito ao controle de jornada, por meio da inclusão do art. 235-C à CLT, *caput*, limitou-se a duração do trabalho dos motoristas profissionais empregados segundo os parâmetros constitucionais vigentes para os demais trabalhadores (oito horas diárias e quarenta e quatro horas semanais), também admitindo-se, no parágrafo único, a prorrogação da jornada em duas horas extraordinárias.

No mesmo sentido, foram assegurados ao motorista profissional, no art. 235-C, § 3º, intervalo mínimo de uma hora para refeição, repouso diário de onze horas a cada vinte e quatro horas, bem como descanso semanal de 35 horas.

A Lei n. 12.619/2012 também acresceu um capítulo ao Código de Trânsito Brasileiro (Lei n. 9.503/1997), destacando-se o art. 67-A, com a limitação do tempo de direção – ou seja, o “período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino” – a quatro horas ininterruptas, disposição aplicável tanto aos motoristas profissionais empregados quanto aos autônomos. No art. 67-A, 1º, prescreveram-se intervalos mínimos de trinta minutos na condução de veículos de transporte de passageiros com mais de

⁴²⁶ PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard; NASCIMENTO, Giovani Soares do. *Op. cit.*, p. 29-30.

⁴²⁷ COELHO, Luciano Augusto de Toledo. As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 e flexibilização da jornada de trabalho do motorista em transporte rodoviário de passageiros e de cargas. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, PR, v. 5, n. 45, out. 2015, p. 35.

dez lugares e de veículos de carga com peso bruto superior a 4.536 kg, autorizando-se o fracionamento desde que não atingidas as quatro horas contínuas de condução.

Também não se deixa de citar a previsão do chamado “tempo de reserva”, no art. 235-E, § 6º da CLT. Considerado o período excedente à jornada normal de trabalho no qual o motorista, em revezamento de turnos, repousa com o veículo em movimento dirigido por seu colega, o tempo de reserva deveria ser remunerado em 30% da hora normal de trabalho.

Assim, embora não considerasse o tempo de reserva como tempo à disposição do empregador, excluindo-o do cômputo da jornada de trabalho, a Lei n. 12.619/2012 oferecia uma contrapartida a essa espécie de “descanso compulsório”, conforme pondera Augusto César Leite de Carvalho:

O motorista descansa durante o tempo de reserva, embora usufrua esse repouso no interior de veículo em movimento, a confiar na boa condução de seu colega de turno e na tranquilidade da rodovia cujas eventuais imperfeições embalarão o seu sono. A simbiose entre descanso e apreensão parece autorizar a solução encontrada pelo legislador, que prescreve a remuneração desse tempo na proporção de 30% do salário correspondente à hora de trabalho⁴²⁸.

Também se ressalta o disposto no art. 235-G da CLT, que vedou a remuneração ou comissionamento do motorista profissional em função “da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados”, salvo se não houvesse possibilidade de comprometimento da segurança rodoviária e de violação das disposições da própria lei.

Ou seja, assumindo a nocividade do atrelamento da remuneração à produtividade para a saúde dos motoristas – que se veem compelidos a trabalhar por mais tempo para aumentar sua renda mensal – e para a segurança nas estradas, o dispositivo coloca essa modalidade de remuneração como clara exceção, representando “poderoso instrumento para evitar a superexploração consentida dos motoristas”⁴²⁹.

Do conjunto dessas disposições, extraem-se os fundamentos limitadores da jornada de trabalho em que se assenta a Lei n. 12.619/2012, quais sejam, “a existência de limites de tempo

⁴²⁸ CARVALHO, Augusto César Leite de. A nova lei dos motoristas profissionais: a dificuldade de ponderar interesses de patrões, empregados, passageiros e usuários das estradas brasileiras. *In: Como aplicar a CLT a luz da Constituição*: alternativas para os que militam no foro trabalhista. São Paulo: LTr, 2016, p. 393.

⁴²⁹ MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Abordagem holística sobre nova regulamentação da profissão do motorista (Lei n. 12.619/2012). *Jus Navigandi*, Teresina, ano 17, n. 3.331, 14 ago. 2012, p. 24. Disponível em: <http://jus.com.br/revista/texto/22405>. Acesso em 12.10.2022.

de trabalho adequado e tempo de descanso suficiente para o profissional recuperar suas energias e trabalhar com zelo e prudência ao volante”⁴³⁰.

Por isso mesmo, o diploma encontrou inspiração em instrumentos internacionais como a Convenção n. 153, da OIT, não ratificada pelo Brasil, complementada pela Recomendação n. 161 da OIT, ambas de 1979, e o Regulamento n. 561/2006 da União Europeia, que conferem tratamento legislativo à duração do trabalho nos transportes rodoviários também com o intuito de garantir condições dignas de trabalho e segurança nas estradas⁴³¹.

As normativas da OIT convergem à limitação do tempo de direção em quatro horas ininterruptas, da duração do trabalho de oito a nove horas diárias e quarenta e oito semanais, já incluídas horas extraordinárias, além do descanso diário de nove a dez horas consecutivas para cada período de 24 horas e descanso semanal de 24 horas cumuladas com descanso diário. Admitem-se exceções, desde que os prolongamentos da jornada ou da direção ininterrupta se deem em razão de acidente ou de evento de força maior, ou para assegurar o funcionamento de serviços urgentes ou de interesse público⁴³².

Na mesma linha, o Regulamento n. 561/2006 da Comissão Europeia limita a duração do trabalho do motorista a nove horas diárias – ou até dez horas diárias, no máximo duas vezes por semana –, com pausas de 45 minutos a cada 4,5 horas de direção contínua e repouso diário de onze horas. Além disso, o tempo semanal de condução não pode exceder 56 horas, e, em duas semanas consecutivas, tem de ser inferior ou igual a 90 horas, com repouso semanal de 45 horas⁴³³.

⁴³⁰ PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard; NASCIMENTO, Giovanni Soares do. O motorista profissional empregado: análise crítica das Leis n. 12.619/2012 e 13.103/2015. In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 75.

⁴³¹ COELHO, Luciano Augusto de Toledo. As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 e flexibilização da jornada de trabalho do motorista em transporte rodoviário de passageiros e de cargas. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, PR, v. 5, n. 45, out. 2015, p. 38; e FRAGOSO, Ademar; GARCIA, Eduardo Garcia. Transporte rodoviário de carga: acidentes de trabalho fatais e fiscalização trabalhista. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional** [online]. 2019, v. 44, p. 9. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2317-6369000018317>. Acesso em 12.09.2022.

⁴³² INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. *Convention concerning Hours of Work and Rest Periods in Road Transport*. Geneva, 65th ILC session, 27 Jun 1979. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C153. Acesso em 12.10.2022; e INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. *Recommendation concerning Hours of Work and Rest Periods in Road Transport*. Geneva, 65th ILC session, 27 Jun 1979. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R161. Acesso em 12.10.2022.

⁴³³ PARLAMENTO EUROPEU. **Regulamento (CE) n. 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho**, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários. OJ L 102, 11.4.2006. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32006R0561>. Acesso em 12.10.2022.

O já citado art. 235-G, acrescido à CLT pela Lei n. 12.619/2012, referente à vedação ao pagamento por comissão, praticamente reproduz o item 1 do art. 10 do Regulamento n. 561/2006, o qual diz ser “proibido remunerar os condutores assalariados, mesmo sob a forma de concessão de prémios ou de suplementos de salário, em função das distâncias percorridas e/ou do volume das mercadorias transportadas, se essa remuneração for de natureza tal que comprometa a segurança rodoviária e/ou favoreça a violação do presente regulamento”⁴³⁴.

De outra parte, apesar de representar inegável avanço protetivo para a categoria dos motoristas profissionais, a Lei n. 12.619/2012 não deixou de incluir disposições de constitucionalidade questionável. Entre elas, foi alvo de muitas críticas a criação de um segundo lapso temporal especial para a categoria: o “tempo de espera”, considerado pelo diploma como o período excedente à jornada normal de trabalho em que o motorista permanece aguardando fiscalização nas barreiras alfandegárias ou carga e descarga nas dependências do embarcador ou do destinatário.

De acordo com os parágrafos 2º, 8º e 9º do artigo 235-C da CLT, acrescido pela Lei n. 12.619/2012, este lapso não é considerado tempo à disposição do empregador, portanto não integra a jornada de trabalho e deve ser indenizado (e não remunerado) com base no salário-hora normal acrescido de 30%⁴³⁵.

Assim, optou-se por excluir da composição da jornada de trabalho lapso em que o trabalhador inequivocamente se coloca à disposição do empregador. É o que esclarece Augusto César de Carvalho:

Se o empregado aguarda a carga, a descarga ou a fiscalização do veículo em que moureja como motorista ou ajudante, por óbvio, não está atendendo à própria conveniência, mas sim e seguramente à de seu empregador, vale dizer, às vicissitudes da atividade por este desenvolvida⁴³⁶.

Na mesma direção, José Antônio Ribeiro de Oliveira observa que, no tempo de espera “o motorista está inteiramente à disposição do empregador, principalmente no descarregamento da carga e durante a fiscalização da mercadoria, pois continua sendo o responsável pela guarda do veículo”, de modo que “mais do que tempo à disposição, é tempo de trabalho efetivo, para

⁴³⁴ PARLAMENTO EUROPEU. **Regulamento (CE) n. 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho**, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários. OJ L 102, 11.4.2006. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32006R0561>. Acesso em 12.10.2022.

⁴³⁵ ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva. **Revista Dos Estudantes De Direito Da UnB**, n. 15, 2018, 239-246.

⁴³⁶ CARVALHO, Augusto César Leite de. A nova lei dos motoristas profissionais: a dificuldade de ponderar interesses de patrões, empregados, passageiros e usuários das estradas brasileiras. *In: Como aplicar a CLT a luz da Constituição*: alternativas para os que militam no foro trabalhista. São Paulo: LTr, 2016, p. 394.

os padrões da normativa brasileira”⁴³⁷, o que implicaria a sua remuneração sob adicionais horas extraordinárias, por força do disposto no art. 7º, XVI, da CF⁴³⁸.

De todo modo, não obstante a existência de aspectos criticáveis (especialmente o tempo de espera), é certo que a Lei n. 12.619/2012 foi editada com o objetivo primordial de ajustar a duração do trabalho do motorista aos seus limites biológicos⁴³⁹, que vinham sendo sistematicamente atacados por meio do notório excesso nas jornadas cumpridas pela categoria.

Buscou-se, em suma, preservar a saúde e a segurança dos motoristas e dos demais usuários das estradas. Nesse sentido, Amaury Rodrigues Pinto Junior⁴⁴⁰ nota não ter sido coincidência que a aprovação da Lei n. 12.619/2012 acontecera no dia 30 de abril, dois dias depois do Dia Mundial da Segurança e da Saúde no Trabalho.

Augusto César Leite de Carvalho, acerca do fio condutor da Lei n. 12.619/2012, pontua a intenção do legislador de “atender a uma demanda de toda a sociedade por maior segurança nas estradas e à necessidade, também por isso, de assegurar uma condição de trabalho mais justa e adequada para os trabalhadores rodoviários”⁴⁴¹.

Tereza Aparecida Asta Gemignani e Daniel Gemignani também destacam o caráter inovador do diploma em sua perspectiva ambiental e na compreensão da limitação da duração do trabalho e da saúde como condições inter-relacionadas no meio ambiente de trabalho, de interesse da sociedade e não apenas das partes contratantes na relação de trabalho⁴⁴².

Nessa linha, Laira Beatriz Boaretto indica que a Lei n. 12.619/2012 marcaria “uma nova fase” para o Direito do Trabalho brasileiro, ao traçar parâmetros de proteção da saúde e da segurança do trabalhador num meio ambiente de trabalho que é compartilhado com os demais indivíduos que transitam nas estradas, apontando que a ofensa ao direito à limitação da jornada

⁴³⁷ SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. **A flexibilização da jornada de trabalho e a violação do direito à saúde do trabalhador**: uma análise comparativa dos sistemas jurídicos brasileiro e espanhol. São Paulo: LTr, 2013, p. 118.

⁴³⁸ CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho**, 10ª ed. ver., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2014, p. 627.

⁴³⁹ MORAES, Paulo Douglas de Almeida. **Momento decisivo para o sistema de transporte brasileiro e para o Brasil**: desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não? p. 10. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/especiais/54a-legislatura/modificacoes-a-lei-no-12.619-profissao-motorista/audiencias-publicas/em-26.03.2013/apresentacao-do-sr.-paulo-douglas-almeida-de-moraes-26-03-2013/artigo-do-sr.-paulo-douglas-procurador-do-trabalho>. Acesso em 15.09.2022.

⁴⁴⁰ PINTO JUNIOR, Amaury Rodrigues. Considerações sobre a Lei n. 13.103/2015 e o exercício da atividade de motorista profissional. *In*: **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, v. 82, n. 1, jan./mar., 2016, p. 43-59.

⁴⁴¹ CARVALHO, Augusto César Leite de. Trabalho rodoviário: reflexões sobre a reforma legal de 2015. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 60.

⁴⁴² GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. **A nova Lei do motorista profissional e os direitos fundamentais**: análise específica e contextualizada das Leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015. São Paulo: LTr, 2019, p. 61-65.

tem implicações para toda a sociedade e que é necessária uma infraestrutura ambiental em que os motoristas possam trabalhar com segurança, saúde e dignidade⁴⁴³.

A autora vislumbrava que a aplicação da Lei, baseada na preocupação essencial de respeito aos limites do ser humano, além de sua evidente contribuição social, promoveria economia para os cofres públicos e para a sociedade, com a redução de gastos de saúde e previdência em razão de acidentes de trânsito e adoecimentos dos motoristas associados às jornadas excessivas⁴⁴⁴.

A previsão, no entanto, não se concretizou, ante a má recepção da legislação pelo setor de transportes. Com a entrada em vigor da Lei n. 12.619/2012, a perspectiva de encarecimento dos custos operacionais da atividade de transporte e de redução da sua rentabilidade econômica deu cabo a protestos sob a forma de paralisações em diversos estados brasileiros, que ameaçavam impedir o escoamento da produção nacional nas estradas⁴⁴⁵.

Inicialmente reportadas como manifestações dos próprios caminhoneiros contra a Lei n. 12.619/2012, as paralisações contribuíram para dar respaldo popular à tese da necessidade de edição de uma nova lei.

Marcio Túlio Viana observa que a razão que explica o grande poder de pressão político da categoria do motorista profissional – a essencialidade do serviço de transporte, que afeta a maior parte da população – é também, paradoxalmente, a razão que torna esses trabalhadores “cada vez mais vulneráveis à crítica social”, a qual “tende a traduzir toda greve como baderna ou irresponsabilidade, por se mostrar supostamente insensível aos interesses da população”, discurso que é produzido e reproduzido pela grande mídia⁴⁴⁶.

Rafael Gomes de Araújo pontua que veículos de imprensa – apesar de constantemente noticiarem as jornadas exaustivas cumpridas pelos motoristas e sua relação com o uso de drogas –, à época das manifestações, publicaram reportagens alarmantes, que citavam incrementos bilionários de custos e a iminência de caos nos transportes em razão das regras de limitação da

⁴⁴³ BOARETTO, Laura Beatriz. **Direito fundamental à saúde e segurança do caminhoneiro**: a interação da sociedade na Lei n. 12.619/2012. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito da Universidade Metodista de Piracicaba. São Paulo, 2013, p. 6.

⁴⁴⁴ *Ibid.*, p. 141.

⁴⁴⁵ CARVALHO, Augusto César Leite de. A nova lei dos motoristas profissionais: a dificuldade de ponderar interesses de patrões, empregados, passageiros e usuários das estradas brasileiras. *In: Como aplicar a CLT à luz da Constituição*: alternativas para os que militam no foro trabalhista. São Paulo: LTr, 2016, p. 390.

⁴⁴⁶ VIANA, Márcio Túlio. O juiz ao volante. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 162.

jornada, atribuindo aos próprios trabalhadores a responsabilidade por problemas estruturais do setor⁴⁴⁷.

Pareceu, no entanto, inusitado que os motoristas empregados pudessem estar protestando contra uma lei que lhes garantia direitos fundamentais. Nas palavras de Augusto César Leite de Carvalho:

Apesar da aparente dificuldade de atender à exigência de intervalos de trinta minutos a cada quatro horas de viagem, em rodovias inseguras e desprovidas de pontos de apoio à sua margem, às vezes carecendo até de acostamento, causou estranheza a reação de supostos empregados contra uma norma que tentava reverter a precariedade de um serviço movido, não raro, pelo efeito de substâncias químicas psicoativas que retardam o sono e provocam acidentes em massa⁴⁴⁸.

Revelou-se que as mobilizações, lideradas pelo Movimento União Brasil Caminhoneiro – entidade que diz congregar, além de motoristas autônomos e empregados, as mais variadas empresas do transporte rodoviário de cargas, como transportadoras, postos de combustíveis, montadoras e embarcadoras – eram promovidas por motoristas autônomos e principalmente pelos tomadores de serviços, insatisfeitos com os encargos financeiros que a aplicação das novas regras geraria⁴⁴⁹. Tratou-se, preponderantemente, segundo apurou o Ministério Público do Trabalho, de movimentos patronais (locaute)⁴⁵⁰, tanto que entidades representativas laborais, a exemplo da CNTT, repudiaram as ações⁴⁵¹.

Paulo Douglas Almeida de Moares observa que o diploma desagradou especialmente um relevante ator na dinâmica do transporte de cargas: o consumidor desse serviço, ou seja, os produtores rurais e os embarcadores – as empresas intermediárias que exportam as *commodities* brasileiras, além de grandes redes de supermercado e montadoras de veículos⁴⁵².

⁴⁴⁷ GOMES, Rafael de Araújo. **Jornada dos caminhoneiros**: para não mentirmos sobre custos. Disponível em: <https://www.anpt.org.br/images/olds/arquivos/anpt1714706624211.pdf>. Acesso em 12.09.2022.

⁴⁴⁸ CARVALHO, Augusto César Leite de. *Op. cit.*, p. 390.

⁴⁴⁹ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Processo ADI 5322. Manifestação da PGR**, p. 47-49. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/estfvisualizadorpub/jsp/consultarprocessoeletronico/ConsultarProcessoEletronico.jsf?seqobjetoincidente=4778925>. Acesso em 11.10.2022.

⁴⁵⁰ MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Negociado sobre o legislado: uma proposta em que todos perdem: transporte rodoviário de cargas, um eloquente exemplo. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, SP, v. 82, n. 4, out./dez. 2016, p. 253-254.

⁴⁵¹ OLIVEIRA, Fernando César. Manifestação de caminhoneiros é locaute, dizem confederações de trabalhadores. **Empresa Brasil de Comunicação**, Curitiba, 27 de julho de 2012. Disponível em: <http://memoria.etc.com.br/agenciabrasil/noticia/2012-07-27/manifestacao-de-caminhoneiros-e-locaute-dizem-confederacoes-de-trabalhadores>. Acesso em 11.10.2022.

⁴⁵² MORAES, Paulo Douglas de Almeida. **Momento decisivo para o sistema de transporte brasileiro e para o Brasil**: desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não? Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/especiais/54a-legislatura/modificacoes-a-lei-no-12.619-profissao-motorista/audiencias-publicas/em-26.03.2013/apresentacao-do-sr.-paulo-douglas-almeida-de-moraes-26-03-2013/artigo-do-sr.-paulo-douglas-procurador-do-trabalho>. Acesso em 15.09.2022.

Como o setor é dominado por alguns poucos e poderosos tomadores de serviço, que assim controlam as condições dos contratos com as transportadoras, estas disputam acirradamente entre si para oferecerem o menor valor de frete. Ocorre que a regulamentação da jornada de trabalho dos motoristas – cuja ausência até então, como visto, dava suporte aos baixos valores do frete – representaria o aumento dos custos operacionais para as transportadoras, a serem repassados no valor do frete⁴⁵³.

A oposição aos interesses do agronegócio, de sabida influência econômica e política, provocou a instalação da Comissão Especial dos Motoristas, que conduziu, sob controle da bancada ruralista no Congresso Nacional, o processo legislativo do Projeto de Lei n. 4.246/2012 e demais propostas que buscavam a modificação da Lei n. 12.619, sob a justificativa de que este teria provocado transtorno à cadeia de serviço de transporte e de que o seu cumprimento pelos trabalhadores e empresas seria inviável⁴⁵⁴.

Prevaleceram, portanto, os interesses econômicos voltados à rentabilidade do serviço, tendo advindo, em curtíssimo espaço de tempo, nova regulamentação para a categoria. A Lei n. 13.103/2015 revogou diversos institutos de sua predecessora e promoveu expressivas alterações que, além de nocivas para a segurança dos motoristas, revelaram verdadeiro retrocesso em termos de proteção justrabalhista⁴⁵⁵.

3.4. A Lei n. 13.103/2015: subversão da lógica constitucional de limitação da jornada de trabalho⁴⁵⁶.

Se, de um lado, o projeto da Lei n. 12.619/2012 foi fruto do ajuste, com a articulação do MPT, entre as classes patronal e trabalhadora, de outro lado, o projeto da Lei n. 13.103/2015 não teve o mesmo caráter consensual, ganhando força a partir de movimento com traços de

⁴⁵³ MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Negociado sobre o legislado: uma proposta em que todos perdem: transporte rodoviário de cargas, um eloquente exemplo. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, SP, v. 82, n. 4, out./dez. 2016, p. 257-259.

⁴⁵⁴ *Ibid.*, p. 246-271.

⁴⁵⁵ CARVALHO, Augusto César Leite de. A nova lei dos motoristas profissionais: a dificuldade de ponderar interesses de patrões, empregados, passageiros e usuários das estradas brasileiras. *In: Como aplicar a CLT à luz da Constituição*: alternativas para os que militam no foro trabalhista. São Paulo: LTr, 2016, p. 392.

⁴⁵⁶ Algumas das reflexões tecidas neste item foram inicialmente propostas em: ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. **Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2019; e ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. **Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva**. **Revista Dos Estudantes De Direito Da UnB**, n. 15, 2018, p. 239-246.

locaute e prestando-se a corrigir os ditos “excessos” da primeira legislação em relação aos interesses empresariais⁴⁵⁷.

Embora tenha preservado o direito ao controle da jornada, a Lei n. 13.103/2015 atenuou institutos de proteção trabalhista e admitiu prolongamentos exagerados de jornada e o elastecimento da carga horária do motorista profissional, revelando o espírito desregulamentador e flexibilizador que também viria a se manifestar por meio da “Reforma Trabalhista” da Lei n. 13.467/2017⁴⁵⁸.

Nesse sentido, a Lei n. 13.103/2015 adiantou a tendência de esvaziamento e desconstrução da lógica de limitação da jornada de trabalho e de dissociação entre as normas de limitação da duração do trabalho e de proteção à saúde do trabalhador, que despontou com toda força e de modo geral na Lei n. 13.467/2017, como se viu no tópico 2.5.

Ao fazê-lo, o legislador avalizou o quadro calamitoso de excesso de jornada e insegurança nas estradas que havia justificado a edição do diploma de 2012⁴⁵⁹, permitindo a perpetuação de mecanismos de organização do trabalho extremamente nocivos à saúde dos motoristas e das pessoas que trafegam nas vias.

Vale dizer que a constitucionalidade de uma série de dispositivos da Lei n. 13.103/2015 foi questionada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTT mediante o ajuizamento, em 20.05.2015, da Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5.322. Em 22.08.2022, teve início o julgamento, com voto do relator, Ministro Alexandre de Moraes, pelo conhecimento parcial e julgamento de parcial procedência para declarar a inconstitucionalidade de algumas das normas. Em seguida, o Ministro Marco Aurélio acompanhou o voto do relator, e o Ministro Ricardo Lewandowski divergiu parcialmente para acolher os pedidos em maior extensão. Até o momento, no entanto, o julgamento encontra-se suspenso em razão do pedido de vista do Ministro Nunes Marques⁴⁶⁰.

⁴⁵⁷ VIANA, Márcio Túlio. O juiz ao volante. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 82, n. 1, p. 155-173, jan./mar. 2016.

⁴⁵⁸ DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1028 e 1042.

⁴⁵⁹ MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Negociado sobre o legislado: uma proposta em que todos perdem: transporte rodoviário de cargas, um eloquente exemplo. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, SP, v. 82, n. 4, out./dez. 2016, p. 249; e PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard; NASCIMENTO, Giovani Soares do. O motorista profissional empregado: análise crítica das Leis n. 12.619/2012 e 13.103/2015. *In*: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 26.

⁴⁶⁰ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Processo ADI 5322**. N. U. 0002769-67.2015.1.00.0000, Relator: Ministro Alexandre de Moraes, 16.08.2016. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4778925>. Acesso em 03.11.2022.

As principais alterações promovidas pela Lei n. 13.103/2015, no que tange à duração do trabalho e aspectos a ela relacionados, serão a seguir analisadas.

3.4.1. Aspectos gerais: limites de jornada, horas extraordinárias, horário de trabalho e comissionamento.

Salta aos olhos, inicialmente, o *caput* do art. 235-C da CLT, a prever a possibilidade de ajuste, mediante acordo ou convenção coletiva, de jornada de trabalho com até quatro horas extraordinárias! Autorizou o legislador a configuração, somadas às quatro horas excedentes ao padrão de oito horas, de uma jornada de doze horas para o motorista profissional⁴⁶¹.

Nota-se ter havido um elastecimento de jornada exagerado e incomum a outras categorias profissionais, desprezando-se os esgotamentos fisiológico e mental que naturalmente decorrem da atividade de condução de veículos, por exigir vigília e atenção constantes, e o risco de acidentes de trânsito que é agravado ou induzido pelo excesso de jornada⁴⁶². Em outras palavras, dá-se ampla autorização ao excesso de trabalho “justamente em atividade que exige cuidados especiais quanto à segurança”.⁴⁶³

Com isso em vista, vale lembrar, conforme discorrido no tópico 2.3.3, que as horas extraordinárias se solidificaram como um recurso habitual na realidade brasileira, ante a ausência de proibição expressa no ordenamento jurídico à prestação habitual e corriqueira de horas extras meramente suplementares. Assim, ao permitir a contratação de quatro horas extraordinárias, a Lei n. 13.103/2015, em verdade, mostrou-se condescendente com jornadas normais e habituais de doze horas.

Não só isso, no § 5º do mesmo art. 235-C, prescreveu-se a remuneração das horas extraordinárias com acréscimo de 50% ou a sua compensação, por meio do regime previsto no art. 59, § 2º da CLT – ou seja, o banco de horas, figura que já foi objeto de análise no item 2.3.5, e implica a fragilização dos limites diários e semanais da duração do trabalho.

Ademais, a teor do § 13 do art. 235-C da CLT, a jornada do motorista, salvo disposição contratual, não tem horário fixo para início, término e intervalos. A previsão dificulta a

⁴⁶¹ ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva. **Revista Dos Estudantes De Direito Da UnB**, n. 15, 2018, p. 239-246.

⁴⁶² CARVALHO, Augusto César Leite de. Trabalho rodoviário: reflexões sobre a reforma legal de 2015. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 61.

⁴⁶³ GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. **Curso de Direito do Trabalho**. 12ª ed. rev. atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p. 961.

fiscalização do atendimento aos limites de duração do trabalho e a identificação de potenciais abusos⁴⁶⁴.

Vale destacar, também, a adição do art. 235-F à CLT, que avaliza a instituição, por meio de acordo ou convenção coletiva de trabalho, da jornada especial de 12 horas por 36 de descanso em regime de compensação. A Lei n. 12.619/2012, apesar de já consentir com o regime, o fazia sob a condição de especificidade do transporte, sazonalidade ou outra característica que o justificasse⁴⁶⁵.

No art. 235-D da CLT, que trata de viagens de longa distância – nas quais o motorista fica fora da base empresarial e de sua residência por mais de 24 horas –, o parágrafo 6º permite que a duração do trabalho seja elevada “pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino”, em situações justificadas de inobservância ao limite legal, “devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária”.

Sob a justificativa de atender às peculiaridades da atividade de transporte e à necessidade de garantir a segurança em situações de risco, a Lei n. 13.103/2015 comporta a extrapolação dos limites de jornada, o que já era admitido pela Lei n. 12.619/2012 anterior. No entanto, o novo diploma suprimiu a referência ao “caso de força maior” feita pela Lei n. 12.619/2012 no art. 235-E, § 9º, imprimindo, dessa forma, certa genericidade à autorização.

De toda sorte, argumenta-se que a exorbitação do limite de duração do trabalho somente pode ser admitida diante de acontecimentos verdadeiramente inevitáveis ou imprevisíveis, o que não é o caso de situações que resultem de mero despreparo patronal, já que ao empregador incumbe organizar as viagens de trabalho previamente, de forma a atender os objetivos empresariais e observar as normas de proteção trabalhista⁴⁶⁶.

Advertência semelhante pode ser tecida em relação ao parágrafo 8º do art. 235-D, que, configurando “cláusula aberta”⁴⁶⁷, permite, no caso do transporte de “cargas vivas, perecíveis

⁴⁶⁴ CARVALHO, Augusto César Leite de. Trabalho rodoviário: reflexões sobre a reforma legal de 2015. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 61; e FRAGOSO, Ademar; GARCIA, Eduardo Garcia. Transporte rodoviário de carga: acidentes de trabalho fatais e fiscalização trabalhista. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional** [online]. 2019, v. 44. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2317-6369000018317>. Acesso em 12.09.2022.

⁴⁶⁵ ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. **Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2019, p. 23.

⁴⁶⁶ GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. **A nova Lei do motorista profissional e os direitos fundamentais: análise específica e contextualizada das Leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015**. São Paulo: LTr, 2019, p. 161.

⁴⁶⁷ CARVALHO, Augusto César Leite de. A nova lei dos motoristas profissionais: a dificuldade de ponderar interesses de patrões, empregados, passageiros e usuários das estradas brasileiras. *In: Como aplicar a CLT a luz da Constituição: alternativas para os que militam no foro trabalhista*. São Paulo: LTr, 2016, p. 392.

e especiais em longa distância ou em território estrangeiro” a fixação da jornada de trabalho mediante instrumento de negociação coletiva, ausente referência a qualquer tipo de limitação.

Por fim, vale destacar a alteração do art. 235-G da CLT. Conforme se indicou no item 3.3, ao proibir expressamente a remuneração em função da distância, do tempo de viagem e da natureza ou quantidade dos produtos transportados, salvo se não comprometida a segurança viária nem possibilitada a violação das normas legais, a redação dada pela Lei n. 12.619/2012 ao referido dispositivo exprimia o caráter absolutamente excepcional desse tipo de contraprestação. No entanto, a Lei n. 13.103/2015, ao modificar o teor do dispositivo para “permitir” o comissionamento ou vantagem “desde que” não comprometa a segurança viária e o cumprimento da legislação, tornou regra o que outrora era considerado exceção⁴⁶⁸.

3.4.2. Nova regulamentação do tempo de espera e supressão do tempo de reserva.

Conforme adiantado (item 3.3), além do critério básico de fixação de jornada, consubstanciado no tempo à disposição, a Lei n. 12.619/2012 relacionou dois lapsos temporais especiais à categoria do motorista profissional, chamados de “tempo de espera” e “tempo de reserva”.

Os parágrafos 1º, 8º, 9º, 11 e 12 do artigo 235-C e o parágrafo 3º do artigo 235-F da CLT conceituam e regulamentam o tempo de espera, consignando não compor a jornada de trabalho o tempo em que o empregado permanece aguardando carga ou descarga nas dependências do embarcador ou do destinatário – ainda que tenha que movimentar o veículo – , tampouco o período gasto nas barreiras alfandegárias com a fiscalização das cargas⁴⁶⁹.

As precisas ponderações de Augusto César de Carvalho atentam para a paradoxal exclusão do “tempo de espera” da composição da jornada de trabalho e para uma possível burla ao instituto das horas extraordinárias:

Trata-se, ao que se nota, de tempo em que o motorista aguarda carga, descarga ou fiscalização de postos fiscais ou alfandegários além da sua jornada normal de oito horas, ou de jornada que terá alcançado dez ou doze horas, a prevalecer o que preceitua a Lei n. 13.013/2015. Em princípio, esse tempo seria extraordinário e deveria ser remunerado com o adicional mínimo de 50%, porque assim importaria o art. 7º, XVI, da Constituição.

A jornada de trabalho, truísmo é dizer, não se esgota no tempo em que o empregado executa tarefas manuais, pois compreende também aquele no qual o empregado

⁴⁶⁸ GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. **A nova Lei do motorista profissional e os direitos fundamentais**: análise específica e contextualizada das Leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015. São Paulo: LTr, 2019, p. 129-130.

⁴⁶⁹ ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva. **Revista Dos Estudantes De Direito Da UnB**, n. 15, 2018, 239-246.

permanece à disposição de seu empregador (acompanhando o carregamento ou descarregamento da carga que lhe foi confiada por exemplo)⁴⁷⁰.

Embora a exclusão do tempo de espera do cômputo da jornada de trabalho pela Lei n. 12.619/2012 já fosse criticável por si só, uma vez que claramente configura tempo à disposição do empregador, a Lei n. 13.103/2015 não se limitou a tanto. Ainda reduziu a retribuição do tempo de espera para 30% do salário-hora, quando, sob a égide da Lei n. 12.619/2012, a indenização tinha por base o salário-hora normal, acrescido de 30%.

Houve, portanto, uma drástica redução no valor da indenização, como elucida Mauricio Godinho Delgado: “[...] no regime legal precedente, uma hora (sessenta minutos, portanto) de tempo de espera gerava uma indenização no importe de 78 minutos de salário; no novo regime, a mesma uma hora de tempo de espera gera uma indenização no importe de 18 minutos de salário”⁴⁷¹.

Tereza Gemignani e Daniel Gemignani observam que, entre os defensores da constitucionalidade do tempo de espera, é comum o argumento que o equipara às horas de prontidão e sobreaviso (objeto de análise no item 2.3.2). Todavia, à diferença dos ferroviários e aeronautas, o motorista profissional que aguarda carga, descarga ou fiscalização não espera o chamado para o serviço em sua residência, nem pode se afastar do posto de trabalho depois da jornada⁴⁷²:

[...] a dificuldade de escoamento dos produtos pelas estradas e portos brasileiros é fato público e notório, não sendo incomum o motorista ter de ficar não só horas, mas dias, até mesmo semanas, em filas para carregar/descarregar o veículo ou em barreiras alfandegárias e fiscais, período em que permanece responsável pela guarda do veículo e da carga, conectado ao trabalho, de sorte que o tempo de espera do motorista profissional também se reveste de notória diferença com o regime de prontidão/sobreaviso dos ferroviários e de sobreaviso/reserva dos aeronautas.

Além de tudo isso, depreende-se do parágrafo 11 que a espera superior a duas horas ininterruptas, caso o local ofereça condições adequadas, será considerada tempo de repouso

⁴⁷⁰ CARVALHO, Augusto César Leite de. A nova lei dos motoristas profissionais: a dificuldade de ponderar interesses de patrões, empregados, passageiros e usuários das estradas brasileiras. *In: Como aplicar a CLT a luz da Constituição*: alternativas para os que militam no foro trabalhista. São Paulo: LTr, 2016, p. 394.

⁴⁷¹ DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de Direito do Trabalho*. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1028 e 1044.

⁴⁷² GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. *A nova Lei do motorista profissional e os direitos fundamentais*: análise específica e contextualizada das Leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015. São Paulo: LTr, 2019, p. 176.

para fins de concessão do intervalo intrajornada⁴⁷³, o que representa flagrante transferência dos riscos da atividade ao trabalhador⁴⁷⁴.

Ainda nessa toada, a Lei n. 13.103/2015 foi responsável pela derrogação do art. 235-E, § 6º da CLT, suprimindo a figura do “tempo de reserva”. Este era considerado o período no qual o motorista, em revezamento de turnos, repousava com o veículo em movimento dirigido por seu colega, pelo que era oferecida a contrapartida de 30% da hora de trabalho⁴⁷⁵.

Por força da supressão, o sono na cabine em movimento torna-se pura e simplesmente tempo de descanso, ignorando-se a impossibilidade de um sono totalmente reparador ocorrer em um veículo em deslocamento, diante da apreensão do trabalhador que dorme nessas condições, e ainda sem cinto de segurança⁴⁷⁶.

Destarte, é perceptível que, por meio da supressão do tempo de reserva e da descaracterização do tempo de espera como componente suplementar da jornada, a Lei n. 13.103/2015 manifesta tendência – que tomou força com a “Reforma Trabalhista”, principalmente no tocante ao trabalho intermitente e à nova redação do art. 4º da CLT (cf. tópico 2.5) – de mitigação do tempo à disposição enquanto parte da jornada⁴⁷⁷.

3.4.3. Intervalos, parada obrigatória e repouso semanal.

Antes de mais, vale esclarecer que a presente pesquisa não se propõe a analisar as minudências da Lei n. 13.103/2015 em matéria de intervalos, dada a complexidade e o nível de excessivo detalhamento do texto. Complexidade esta que, nas palavras de Augusto César Leite de Carvalho, revelam um “esforço ingente para identificar todas as naturais intercorrências ou

⁴⁷³ ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva. **Revista Dos Estudantes De Direito Da UnB**, n. 15, 2018, p.239-246.

⁴⁷⁴ PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard; NASCIMENTO, Giovanni Soares do. O motorista profissional empregado: análise crítica das Leis n. 12.619/2012 e 13.103/2015. In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 79.

⁴⁷⁵ ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. *Op. cit.*

⁴⁷⁶ CARVALHO, Augusto César Leite de. A nova lei dos motoristas profissionais: a dificuldade de ponderar interesses de patrões, empregados, passageiros e usuários das estradas brasileiras. In: **Como aplicar a CLT à luz da Constituição**: alternativas para os que militam no foro trabalhista. São Paulo: LTr, 2016, p. 394; e RIZZOTTO, Rodolfo Alberto (coord.). As drogas e os motoristas profissionais: dimensionando o problema e apresentando soluções. **SOS Estradas**, 2015, p. 22. Disponível em: <http://estradas.com.br/wp-content/uploads/2015/01/As-Drogas-e-os-Motoristas-Profissionais.pdf>. Acesso em 20.09.2022.

⁴⁷⁷ ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. *Op. cit.*

as possíveis anormalidades na rotina do trabalho rodoviário e não permitir que elas gerem direito para o motorista, ou ônus para o empresário empregador”⁴⁷⁸.

Isso posto, cabe fazer alguns realces e traçar um breve panorama. A Lei n. 13.103/2015, apesar de assegurar aos motoristas profissionais o intervalo intrajornada de uma hora, acrescentou ao parágrafo 2º do art. 235-C da CLT a possibilidade de que esse interregno coincida com o tempo de parada obrigatória previsto no artigo 67-C do CTB⁴⁷⁹.

A parada obrigatória, em relação aos motoristas de cargas, deve ser de trinta minutos, passível de fracionamento dentro de um período máximo de seis horas, não podendo o tempo de direção ininterrupta ultrapassar cinco horas e meia. Houve, portanto, um elastecimento do tempo máximo de direção para os transportadores de cargas comparativamente à Lei n. 12.619/2012, que limitava a condução a quatro horas ininterruptas. De outro lado, no transporte de passageiros, a parada obrigatória ainda deve acontecer a cada quatro horas, mas pode ser fracionada em períodos de, no mínimo, cinco minutos.

A Lei n. 13.103/2015 inovou ao permitir, no artigo 235-E, inciso II, da CLT, o fracionamento do intervalo intrajornada do motorista de transporte de passageiros em dois períodos. Especificamente em relação ao transporte coletivo de passageiros com duração diária superior a seis horas, o artigo 71, § 5º, da CLT consente não apenas com a fragmentação, mas também com a redução do intervalo intrajornada de uma hora mediante negociação coletiva. Novamente, atribui-se à autonomia coletiva o poder de flexibilizar norma de saúde e segurança no trabalho⁴⁸⁰.

Assegura-se ao motorista profissional o intervalo interjornada padrão de onze horas. Não obstante, a Lei n. 13.103/2015 tornou possível, por meio da inserção na CLT do parágrafo 3º do artigo 235, o fracionamento em dois períodos – um de, no mínimo, oito horas, e o outro a ser usufruído dentro das dezesseis horas seguintes ao término do primeiro. Autoriza-se, também, a coincidência do intervalo interjornada com períodos de parada obrigatória⁴⁸¹.

No tocante ao repouso semanal em viagens de longa distância com duração superior a sete dias, consoante disposição do *caput* do artigo 235-D da CLT, o motorista gozará, no retorno à base ou domicílio, de descanso de vinte e quatro horas por semana ou fração trabalhada, acrescidas do intervalo interjornada de onze horas, totalizando trinta e cinco horas. No

⁴⁷⁸ CARVALHO, Augusto César Leite de. Trabalho rodoviário: reflexões sobre a reforma legal de 2015. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 60.

⁴⁷⁹ CARVALHO, Augusto César Leite de. A nova lei dos motoristas profissionais: a dificuldade de ponderar interesses de patrões, empregados, passageiros e usuários das estradas brasileiras. *In: Como aplicar a CLT à luz da Constituição*: alternativas para os que militam no foro trabalhista. São Paulo: LTr, 2016, p. 394.

⁴⁸⁰ *Ibid.*, p. 395.

⁴⁸¹ *Ibid.*, p. 396.

parágrafo 1º do mesmo dispositivo, o legislador admite o fracionamento do referido descanso semanal cumulado em dois períodos – um de ao menos trinta horas ininterruptas, a ser cumprido na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário –, limitada a cumulação a três descansos consecutivos – artigo 235-D, § 2º, da CLT⁴⁸².

Desta breve análise de disposições atinentes aos períodos de descanso, depreende-se novamente o sacrifício de proteções justralhistas em prol da rentabilidade da atividade econômica. Mediante ampla autorização ao fracionamento de períodos intervalares e à coincidência entre eles – o que implica em menor tempo de pausa – propicia-se o excesso de jornada⁴⁸³.

3.5. Efeitos do excesso de jornada sobre a integridade psicofísica do motorista profissional de transporte de cargas.

Não obstante os movimentos de desregulamentação e flexibilização trabalhista pretendam desassociar a proteção da saúde do trabalhador das normas de limitação da duração do trabalho, a realidade das relações laborais suplanta qualquer dúvida a respeito da relação que se estabelece entre a integridade psicofísica do trabalhador e o tempo de trabalho. No caso dos motoristas profissionais, essa relação é ainda mais evidente.

Diferentemente da maioria dos trabalhadores, que tem um ambiente de trabalho “fixo, determinado e próximo do seu patrão”, o meio ambiente de trabalho do motorista de cargas é a cabine do veículo, que se converte também em moradia, onde ele passa a maior parte de sua vida. Ali ele cumpre jornadas longas e exaustivas e usufrui dos intervalos para alimentação, descanso e o sono – que ocorrem também em postos de serviço e de gasolina –, em condições precárias de segurança e higiene, longe do convívio sociofamiliar e da possibilidade de lazer por dias a fio, condições que concorrem para acidentes de trabalho e doenças ocupacionais⁴⁸⁴.

No item 2.6, pontuou-se que a queima de energia no exercício prolongado de atividades provoca a liberação de toxinas da fadiga, que causam sensação de cansaço físico e mental,

⁴⁸²CARVALHO, Augusto César Leite de. A nova lei dos motoristas profissionais: a dificuldade de ponderar interesses de patrões, empregados, passageiros e usuários das estradas brasileiras. *In: Como aplicar a CLT à luz da Constituição: alternativas para os que militam no foro trabalhista*. São Paulo: LTr, 2016, p. 396-397.

⁴⁸³ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. **Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2019, p. 27.

⁴⁸⁴MELO, Raimundo Simão de. Meio Ambiente do Trabalho, Prevenção de Riscos, Dignidade Humana e as Responsabilidades pelos Danos no Setor de Transportes. *In: Contrato de Trabalho no Setor de Transporte*. GRANCONATO, Márcio Mendes; NAHAS, Thereza Christina (coord.). São Paulo: LTr, 2014, p. 159-160.

sinalizando para o corpo a necessidade de sua eliminação por meio de períodos de descanso⁴⁸⁵. Isso posto, destaca-se que a condução de veículos é atividade altamente demandante do ponto de vista físico e mental. Para dirigir por longas jornadas, é necessário manter a mesma postura durante horas e realizar movimentos repetitivos para segurar o volante e trocar marchas, além de manter-se em estado de alerta, atenção e concentração constantes. Desse quadro, decorrem fadiga e cansaço⁴⁸⁶, que também tornam os motoristas profissionais ainda mais suscetíveis a doenças e acidentes⁴⁸⁷.

Segundo o mais recente Anuário Estatístico de Acidentes de Trabalho produzido pelo Ministério do Trabalho e Previdência, em 2020, o setor do transporte rodoviário de carga registrou 11.556 acidentes de trabalho, entre acidentes de trabalho com comunicação registrada típicos, de trajeto e doenças ocupacionais e acidentes de trabalho sem comunicação registrada⁴⁸⁸.

As condições de trabalho típicas do transporte de cargas podem ensejar hábitos de vida não saudáveis, como sedentarismo, tabagismo, alcoolismo, alimentação desbalanceada e falta de sono e descanso, os quais constituem comportamentos de risco para o desenvolvimento de doenças cardiovasculares, obesidade e sobrepeso, hipertensão arterial e diabetes *mellitus*, patologias recorrentes entre os integrantes da categoria dos motoristas profissionais⁴⁸⁹.

As extensas jornadas de trabalho relacionam-se à privação de sono e de descanso⁴⁹⁰ e à utilização de substâncias psicoativas como solução para diminuir a fadiga e a sonolência,

⁴⁸⁵ GOMES, Orlando; GOTTSCHALK, Elson. **Curso de direito do trabalho**. 19. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011, p. 311-312.

⁴⁸⁶ CAVAGIONI, Luciane Cesira et al. Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão. **Revista da Escola de Enfermagem da USP**, v. 43, n. 2, 2009, p. 1267-1271.

⁴⁸⁷ GOMES, Orlando; GOTTSCHALK, Elson. *Op. cit.*, p. 311-312.

⁴⁸⁸ MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA. **Anuário Estatístico de Acidentes de Trabalho**. Publicado em 10.11.2021, atualizado em 28.01.2022. Disponível em: https://www.gov.br/trabalho-e-previdencia/pt-br/assuntos/previdencia-social/saude-e-seguranca-do-trabalhador/dados-de-acidentes-do-trabalho/arquivos/AEAT_2020/secao-i-estatisticas-de-acidentes-do-trabalho/subsecao-a-acidentes-do-trabalho/capitulo-1-brasil-e-grandes-regioes/1-1-quantidade-de-acidentes-do-trabalho-por-situacao-do-registro-e-motivo-segundo-a-classificacao-nacional-de-atividades-economicas-cnae-no-brasil-2018-2019. Acesso em 24.10.2022.

⁴⁸⁹ ALESSI, Angélica; ALVES, Márcia Keller. Hábitos de vida e condições de saúde dos caminhoneiros do Brasil: uma revisão da literatura. **Ciência & Saúde**, v. 8, n. 3, 2015, p. 129-136; CAVAGIONI, Luciane Cesira et al. Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão. **Revista da Escola de Enfermagem da USP**, v. 43, n. 2, 2009, p. 1267-1271; e MASSON, Valéria Aparecida; MONTEIRO, Maria Inês. *Life style, health aspects and work among truck drivers*. **Revista Brasileira de Enfermagem**. Brasília, 2010, v. 63, n. 4, p. 533-540.

⁴⁹⁰ ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. Doença profissional e ambiente de trabalho do motorista: aspectos médicos. *In*: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 276-299; CARDOSO, Marla. Mais saúde aos madrugadores. *In*: **Proteção**: revista mensal de saúde e segurança do trabalho, v. 24, n. 238, out. 2011, p. 40-56; e MEDEIROS, Clarissa Mari de; NAKASHIMA, Erika; FEIJÓ, Esmeralda, BONNET, Fabianne; SILVA, Luana Sarti e; GANDRA, Lyvia Lorena.

elevando o risco de envolvimento em acidentes de trânsito⁴⁹¹. O estresse decorrente do trabalho, que exige vigília e atenção constantes e geralmente não é acompanhado por pausas regulares, também se associa a problemas psíquicos, como depressão e ansiedade⁴⁹². Além disso, as vibrações e as condições ergonômicas do veículo podem contribuir para o desenvolvimento de disfunções musculoesqueléticas e auditivas, com risco aumentado conforme o tempo de exposição a esses fatores, o que depende da extensão da jornada⁴⁹³.

Os efeitos nocivos do excesso de jornada à saúde dos motoristas profissionais do transporte de cargas são constatados empiricamente por diversos estudos interdisciplinares. A seguir, busca-se articular os dados de algumas dessas pesquisas, provenientes, sobretudo, das ciências da saúde.

Sem a pretensão de esgotar ou de descrever pormenorizadamente os mais diversos males à saúde que podem advir ou ser agravados pelo trabalho dos motoristas de transporte de carga, objetiva-se traçar um panorama geral, com temas recorrentes na literatura quanto à saúde desses trabalhadores, em sua relação com a duração do trabalho, no intuito de reforçar a indissociabilidade entre a efetivação dos direitos fundamentais à limitação da jornada de trabalho e à saúde.

Preditores de síndrome da apneia obstrutiva do sono em caminhoneiros. **Saúde Ética & Justiça**, v. 21, n. 1, 2017, p. 28-37. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/sej/article/view/126520>. Acesso em 24.10.2022.

⁴⁹¹ TAKITANE, Juliana et al. Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão em rodovias do estado de São Paulo: um risco à ocorrência de acidentes de trânsito? **Ciência e Saúde Coletiva**, v. 18, n. 5, 2013, p. 1247-1254; e ZEFERINO, Maria Terezinha. **Acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas** – estudo de casos junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2004, p. 59-67. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/87295/206188.pdf?sequence=1>. Acesso em 05.09.2022.

⁴⁹² MOREIRA, Jansen Souza; LEAL, Ludwig Félix Machado Leal; BARBOSA, Silvânia da Cruz. Saúde Mental no Transporte Rodoviário de Carga: Olhar ao Caminhoneiro. **Revista Psicologia e Saúde**, v. 14, n. 1, jan./mar. 2022, p. 133-145; OLIVEIRA, Michelle Engers Taube de; CARLOTTO, Mary Sandra. Fatores Associados aos Transtornos Mentais Comuns em Caminhoneiros. **Psicologia: Teoria e Pesquisa**, v. 36, 2020, p. 1-12; e ULHÔA, Melissa Araújo et al. Distúrbios psíquicos menores e condições de trabalho em motoristas de caminhão. **Revista de Saúde Pública** [online]. 2010, v. 44, n. 6, p. 1130-1136.

⁴⁹³ ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. *Op. cit.*, p. 276-299; LOPES, Andréa Cintra et al. Prevalência de perda auditiva induzida por ruído em motoristas. **International Archives of Otorhinolaryngology** [online], v. 16, n. 4, 2012, p. 513. Disponível em: <https://doi.org/10.7162/S1809-97772012000400013>. Acesso em 29.10.2022; MACIEL, Eduardo Timm; PADILHA, Vitoria Hamdan; GRAUP, Susane; PINTO, Alexandre Crespo Coelho da Silva Pinto. Prevalência de distúrbios musculoesqueléticos em caminhoneiros do Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana/RS. **Anais do Salão Internacional de Ensino, Pesquisa e Extensão**, v. 13, n. 3, 16 nov. 2021; SAPORITI, Andréa Figueiredo; BORGES, Luiz Henrique; SALAROLI, Luciane Bresciani Salaroli; MOLINA, Maria Del Carmen Bisi. Dores osteomusculares e fatores associados em motoristas de carretas nas rodovias do Espírito Santo. **Revista Brasileira De Pesquisa Em Saúde**, v. 12, n. 1, 2010, p. 72-78; e PEDROSO, Amarilda Aparecida dos Santos et al. Índice de incapacitação das lombalgias em motoristas de caminhão. **ABCS Health Sci**, São Paulo, v. 38, n. 3, 2013, p. 142-145.

3.5.1. Riscos físicos e ergonômicos.

Além dos grandes desafios inerentes às longas jornadas, por si sós, e à infraestrutura precária e à insegurança das estradas, a atividade do motorista profissional, por envolver veículo automotor, está sujeita a diversos riscos físicos e ergonômicos. O excesso de ruído, a vibração do corpo, as temperaturas no interior da cabine, a conformação da poltrona, a manutenção da postura por tempo prolongado e os movimentos repetitivos ao volante são todos fatores que tipicamente representam riscos à saúde da categoria⁴⁹⁴.

Os motoristas profissionais são submetidos a níveis consideráveis de vibrações de corpo inteiro, que podem ser geradas, entre outros motivos, pelo motor do veículo, folgas ou contato entre as peças do automóvel, desajustes de funilaria e irregularidades no piso. Esses movimentos vibratórios exigem do organismo do condutor reflexos rápidos e contrações musculares para manter-se em posição fixa, podendo produzir, a curto prazo, sintomas como fadiga intensa, dores osteomusculares, taquicardia, insônia, indisposição digestiva, torpor, cefaleia, sonolência e dificuldade de concentração. A médio e longo prazos, podem precipitar e acelerar processos degenerativos cardiovasculares, neuromusculares e osteomusculares⁴⁹⁵.

O ruído no meio ambiente de trabalho do motorista profissional é causado pelo próprio veículo e pelo tráfego, podendo provocar zumbidos, dificuldade para escutar e para entender comunicações, irritabilidade, estresse, fadiga, sonolência, dificuldade de concentração e de atenção, sintomas que contribuem para a ocorrência de acidentes⁴⁹⁶.

Ademais, a exposição a níveis elevados de ruído, se prolongada, é capaz de lesionar os cílios do ouvido, prejudicando e até interrompendo a transmissão das vibrações sonoras. Assim, a exposição ao ruído pode conduzir progressivamente à perda auditiva (uma das doenças ocupacionais mais comuns)⁴⁹⁷, e até mesmo à surdez, o que é extremamente preocupante pois

⁴⁹⁴ LOPES, Andréa Cintra et al. Prevalência de perda auditiva induzida por ruído em motoristas. *International Archives of Otorhinolaryngology* [online], v. 16, n. 4, 2012, p. 513. Disponível em: <https://doi.org/10.7162/S1809-97772012000400013>. Acesso em 29.10.2022.

⁴⁹⁵ ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. Doença profissional e ambiente de trabalho do motorista: aspectos médicos. In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 281-284.

⁴⁹⁶ ALCARÁS, Patrícia Arruda de Souza; MENEZES, Nayara Gisele de Aguiar; JUDAI, Meire Aparecida. Avaliação audiológica em caminhoneiros. *Colloquium Vitae*, v. 8, n. 2, 2016, p. 17-26.

⁴⁹⁷ A perda auditiva induzida por ruído (PAIR) caracteriza-se pela “diminuição gradual da acuidade auditiva decorrente da exposição continuada a níveis elevados de pressão sonora, provocando lesão nas células ciliadas externas e internas do órgão de Cort.”, cf: LOPES, Andréa Cintra et al. Prevalência de perda auditiva induzida por ruído em motoristas. *International Archives of Otorhinolaryngology* [online], v. 16, n. 4, 2012, p. 509. Disponível em: <https://doi.org/10.7162/S1809-97772012000400013>. Acesso em 29.10.2022.

trata-se de lesões irreversíveis que podem prejudicar as relações sociais do portador e, no caso dos motoristas de transporte, levar à incapacidade profissional⁴⁹⁸.

Estudo epidemiológico realizado em 2006 com 75 motoristas de caminhão de transporte de bebidas em São Paulo constatou, por meio de avaliações audiométricas⁴⁹⁹, que 28,6% deles apresentaram alterações auditivas sugestivas de perda auditiva induzida por ruído⁵⁰⁰. Índice semelhante de audiogramas alterados (22,36%) foi encontrado em pesquisa que analisou os resultados das audiometrias admissionais de 76 prontuários de motoristas locados em empresas de transporte⁵⁰¹.

A par de demonstrarem a alta prevalência de perdas auditivas entre motoristas, as pesquisas verificaram a existência de associação das alterações auditivas à idade e ao tempo de profissão dos examinados, demonstrando que a exposição constante a níveis elevados de ruído durante a jornada de trabalho apresenta risco potencial de agravar ou desencadear a patologia⁵⁰².

Além das vibrações e ruídos, as demandas mecânico-posturais da atividade dos motoristas os tornam altamente suscetíveis a sofrerem de disfunções muscoesqueléticas, as quais implicam a inflamação ou a degeneração de estruturas como músculos, nervos, tendões, articulações e cartilagens, provocando sintomas como dor, dormência, fadiga, alterações de sensibilidade, desatenção, irritabilidade e limitação funcional⁵⁰³. Essas patologias atingem sobretudo membros superiores, pescoço, escápula e – especialmente nos motoristas

⁴⁹⁸ ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. Doença profissional e ambiente de trabalho do motorista: aspectos médicos. In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 281-284.

⁴⁹⁹ A audiometria consiste no exame para medição da audição, feito em cabine acústica por meio de aparelho chamado audiômetro, com a participação de médico ou fonoaudiólogo, cf: ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. *Op. cit.*, p. 285.

⁵⁰⁰ LOPES, Gabriela; RUSSO, Iêda Chaves Pacheco; FIORINI, Ana Cláudia. Estudo da audição e da qualidade de vida em motoristas de caminhão. **Rev. CEFAC**, São Paulo, v. 9, n. 4, Dec. 2007, p. 532-542.

⁵⁰¹ LOPES, Andréa Cintra et al. Prevalência de perda auditiva induzida por ruído em motoristas. **International Archives of Otorhinolaryngology** [online], v. 16, n. 4, 2012, p. 513.

⁵⁰² LOPES, Gabriela; RUSSO, Iêda Chaves Pacheco; FIORINI, Ana Cláudia. *Op. cit.*, p. 532-542.

⁵⁰³ MACIEL, Eduardo Timm; PADILHA, Vitoria Hamdan; GRAUP, Susane; PINTO, Alexandre Crespo Coelho da Silva Pinto. Prevalência de distúrbios musculoesqueléticos em caminhoneiros do Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana/RS. **Anais do Salão Internacional de Ensino, Pesquisa e Extensão**, v. 13, n. 3, 16 nov. 2021; SAPORITI, Andréa Figueiredo; BORGES, Luiz Henrique; SALAROLI, Luciane Bresciani Salaroli; MOLINA, Maria Del Carmen Bisi. Dores osteomusculares e fatores associados em motoristas de carretas nas rodovias do Espírito Santo. **Revista Brasileira De Pesquisa Em Saúde**, v. 12, n. 1, 2010, p. 72-78; e PEDROSO, Amarilda Aparecida dos Santos et al. Índice de incapacitação das lombalgias em motoristas de caminhão. **ABCS Health Sci**, São Paulo, v. 38, n. 3, 2013, p. 142-145.

profissionais –, a lombar⁵⁰⁴. Neste caso, caracteriza-se a chamada lombalgia, que consiste em dor entre a parte inferior das costelas e a prega glútea⁵⁰⁵.

Estudo recente, promovido em janeiro de 2021 com 70 caminhoneiros que circulavam em trecho de rota internacional no Rio Grande do Sul, identificou que 47,1% dos respondentes se queixaram de dores osteomusculares, sendo as regiões mais acometidas lombar (22,8%), joelhos (11,4%) e ombros (10%)⁵⁰⁶. Outra pesquisa, com dados coletados em 2006 e cuja amostra constituiu-se de 300 motoristas de carreta de transporte de madeira, constatou que 61,7% dos motoristas relataram dor, desconforto ou dormência em alguma região do corpo no ano anterior, principalmente na lombar (37%)⁵⁰⁷.

A condução de veículos como atividade profissional sobrecarrega a coluna do trabalhador, em razão da manutenção de uma mesma postura durante horas, do levantamento de peso na carga e na descarga do veículo, dos movimentos repetitivos e das torções e inclinações do tronco, além da já citada vibração. A concentração e a atenção necessárias para dirigir também demandam esforços físico e psicológico que, na ausência de pausas suficientes para relaxamento, deixam a musculatura tensa⁵⁰⁸. Nessa linha, já se constatou que motoristas profissionais têm três vezes mais chances de desenvolver lombalgias do que trabalhadores em outras ocupações⁵⁰⁹.

Na medida em que, quanto maior a jornada de trabalho, maior a exposição a esses fatores de risco, também se observa que o tempo de trabalho pode contribuir para o surgimento da patologia. Em pesquisa de campo com 410 caminhoneiros, dos quais 59% apresentaram

⁵⁰⁴ NERI, Marcelo; SOARES, Wagner L.; 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. **Cadernos de Saúde Pública** [online]. 2005, v. 21, n. 4, p. 1107-1123. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-311X2005000400013>. Acesso em 12.09.2022.

⁵⁰⁵ LONEY, Patricia L.; STRATFORD, Paul W. *The prevalence of low back pain in adults: a methodological review of the literature*. **Phys Ther**, Vol. 79, n. 4, 1999; p. 384-396 apud ANDRUSAITIS, Silvia Ferreira; OLIVEIRA, Reginaldo Perilo; BARROS FILHO, Tarcísio Eloy P. *Study of the prevalence and risk factors for low back pain in truck drivers in the state of São Paulo, Brazil*. **Clinics** [online], v. 61, n. 6, 2006, p. 503. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1807-59322006000600003>. Acesso em 12.09.2022.

⁵⁰⁶ MACIEL, Eduardo Timm; PADILHA, Vitoria Hamdan; GRAUP, Susane; PINTO, Alexandre Crespo Coelho da Silva Pinto. Prevalência de distúrbios musculoesqueléticos em caminhoneiros do Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana/RS. **Anais do Salão Internacional de Ensino, Pesquisa e Extensão**, v. 13, n. 3, 16 nov. 2021.

⁵⁰⁷ SAPORITI, Andréa Figueiredo; BORGES, Luiz Henrique; SALAROLI, Luciane Bresciani Salaroli; MOLINA, Maria Del Carmen Bisi. Dores osteomusculares e fatores associados em motoristas de carretas nas rodovias do Espírito Santo. **Revista Brasileira De Pesquisa Em Saúde**, v. 12, n. 1, 2010, p. 72-78.

⁵⁰⁸ ANDRUSAITIS, Silvia Ferreira; OLIVEIRA, Reginaldo Perilo; BARROS FILHO, Tarcísio Eloy P. *Op. cit.*, p. 503-510.

⁵⁰⁹ KELSEY, Jennifer L.; HARDY, Robert J. *Driving of motor vehicles as a risk factor for acute herniated lumbar intervertebral disc*. **American Journal of Epidemiology**, v. 102, n. 1, 1975, p. 63-73 apud ANDRUSAITIS, Silvia Ferreira; OLIVEIRA, Reginaldo Perilo; BARROS FILHO, Tarcísio Eloy P. *Study of the prevalence and risk factors for low back pain in truck drivers in the state of São Paulo, Brazil*. **Clinics** [online], v. 61, n. 6, 2006, p. 504. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1807-59322006000600003>. Acesso em 12.09.2022.

lombalgia, identificou-se correlação significativa entre a dor na coluna e a quantidade de horas trabalhadas, estimando-se que “a cada hora de trabalho diário, o risco de o caminhoneiro apresentar dor lombar aumenta 7%”⁵¹⁰.

A lombalgia, além de poder evoluir para um quadro agudo, tornando o motorista momentânea ou permanentemente incapaz para o trabalho, provoca repercussões evidentes sobre a qualidade de vida do trabalhador, ainda que em grau moderado⁵¹¹. Por meio de pesquisa com 29 caminhoneiros que relatavam dor lombar crônica, constatou-se que 24% da amostra apresentava incapacidade moderada em razão da dor, condição que pode interferir em atividades diárias simples como sentar, ficar de pé e levantar peso⁵¹².

Vê-se, portanto, que a exposição do motorista a ruídos e vibrações a as exigências mecânico-posturais da atividade são alguns dos elementos do meio ambiente laboral do motorista profissional que oferecem relevante risco à saúde. É claro que existem medidas específicas voltadas à redução desses riscos – a realização de manutenções no veículo com regularidade, a utilização de assento ergonomicamente adequado, a melhoria da infraestrutura das estradas, a realização de alongamentos corporais⁵¹³, para ficar em alguns exemplos. Não se pode desconsiderar, no entanto, que o prolongamento da jornada de trabalho conduz à elevação desses riscos, por aumentar o tempo de exposição aos agentes nocivos.

Conforme pontua Dirceu Alves Júnior, na impossibilidade de se erradicar o risco, a redução do tempo de exposição aparece como a principal medida de prevenção de danos à saúde do trabalhador⁵¹⁴. Dessa forma, é evidente que o enfrentamento dos problemas de saúde aqui abordados passa pelo atendimento a limites razoáveis de jornada de trabalho e pela concessão suficiente de intervalos de descanso e repouso.

⁵¹⁰ ANDRUSAITIS, Sílvia Ferreira. **Estudo da prevalência e fatores de risco da lombalgia em caminhoneiros do Estado de São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Ortopedia e Traumatologia) – Faculdade de Medicina, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2004, p. 74.

⁵¹¹ MACEDO, Eléia de. **Prevalência de dor lombar em motoristas de caminhões transportadores de madeira, no sul do Brasil**. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Centro de Ciências da Saúde, Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2005, p. 13-22.

⁵¹² PEDROSO, Amarilda Aparecida dos Santos et al. Índice de incapacitação das lombalgias em motoristas de caminhão. **ABCS Health Sci**, São Paulo, v. 38, n. 3, 2013, p. 142-145.

⁵¹³ ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. Doença profissional e ambiente de trabalho do motorista: aspectos médicos. *In*: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 276-299.

⁵¹⁴ *Ibid.*, p. 284.

3.5.2. Saúde mental.

Os problemas estruturais do contexto laboral dos motoristas transportadores de cargas – elevado risco da atividade, infraestrutura precária e insegurança nas estradas, longas jornadas, prazos exíguos, horários irregulares, congestionamentos – têm contribuído para o desenvolvimento de distúrbios psíquicos comuns, assim considerados quadros de sofrimento psíquico que incluem sintomas de depressão, ansiedade, fadiga, irritabilidade, insônia, exaustão, irritabilidade, dificuldade de concentração, entre outros⁵¹⁵

Em estudo realizado ainda em 2007 – portanto, antes da edição das leis específicas para a categoria – com 470 motoristas profissionais de uma empresa de transporte de cargas com filiais no Sul e no Sudeste do Brasil, constatou-se que, entre as condições de trabalho e os fatores estressores e psicossociais da atividade, as jornadas extensas de trabalho – mais de 70% dos motoristas respondentes cumpriam jornadas de dez horas ou mais – foram a variável mais recorrentemente associada à ocorrência dos transtornos mentais comuns. Naquela oportunidade, os pesquisadores apontaram a regulamentação e a limitação da jornada dos motoristas como uma medida preventiva para a proteção da saúde mental desses trabalhadores⁵¹⁶.

Em pesquisa publicada em 2009, a partir de questionários aplicados a 258 motoristas de transporte de cargas que trafegavam em trecho da BR-116, constatou-se que 33% deles eram portadores de possíveis transtornos mentais comuns, associados, em sua maior parte, a condições estressantes de trabalho – a alta demanda, a jornada de trabalho exaustiva, as grandes distâncias percorridas e a exigência de entregas de cargas em prazos curtos –, manifestados sob queixas de ansiedade, sono comprometido, sentimento de tristeza, dores de cabeça e cansaço frequente⁵¹⁷.

Mais adiante, em 2017 – cerca de dois anos após a edição da Lei n. 13.103/2015 – Michelle Oliveira e Mary Carlotto desenvolveram pesquisa para identificar os fatores de risco dos distúrbios psíquicos comuns entre os caminhoneiros, por meio de uma amostra de 565 trabalhadores. Os resultados apontaram – à semelhança de pesquisa realizada dez anos antes –

⁵¹⁵ MOREIRA, Jansen Souza; LEAL, Ludwig Félix Machado Leal; BARBOSA, Silvânia da Cruz. Saúde Mental no Transporte Rodoviário de Carga: Olhar ao Caminhoneiro. **Revista Psicologia e Saúde**, v. 14, n. 1, jan./mar. 2022, p. 133-145; OLIVEIRA, Michelle Engers Taube de; CARLOTTO, Mary Sandra. Fatores Associados aos Transtornos Mentais Comuns em Caminhoneiros. **Psicologia: Teoria e Pesquisa**, v. 36, 2020, p. 1-12; e ULHÔA, Melissa Araújo et al. Distúrbios psíquicos menores e condições de trabalho em motoristas de caminhão. **Revista de Saúde Pública** [online]. 2010, v. 44, n. 6, p. 1130-1136.

⁵¹⁶ ULHÔA, Melissa Araújo et al. *Op. cit.*

⁵¹⁷ CAVAGIONI, Luciane Cesira et al. Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão. **Revista da Escola de Enfermagem da USP**, v. 43, n. 2, 2009, p. 1267-1271.

que a variável de maior impacto foi a jornada de trabalho, a qual implicou 5,41 vezes mais chances de o motorista apresentar transtorno mental comum, seguida das condições das estradas e do conflito trabalho/família (considerou-se que a permanência longe de casa por longos períodos promove tensões familiares). O estudo concluiu pela necessidade de fiscalização e intervenção no setor de transportes em relação à jornada de trabalho, inclusive por meio de alterações na Lei n. 13.103/2015, observando que o limite máximo de doze horas de trabalho diário não seria suficiente para preservar a saúde e a segurança dos trabalhadores⁵¹⁸.

Buscando analisar a percepção dos motoristas do transporte de cargas a respeito das repercussões da atividade profissional sobre a sua saúde mental, pesquisadores aplicaram questionários a 120 caminhoneiros na Paraíba, dos quais 45,8% afirmaram ter experienciado recentemente no trabalho acontecimentos que os tenham deixado muito estressados, tristes ou ansiosos⁵¹⁹.

A pesquisa verificou mais respostas afirmativas entre os motoristas com renda superior a três mil reais (61,7%), sugerindo que a renda pode ser um estressor da atividade, relacionando-se à saúde mental. Isso porque a busca por aumento da remuneração, em um contexto de pagamentos por comissão, de intensa concorrência e de baixo valor do frete, implica o prolongamento da jornada de trabalho, de modo que “uma maior renda para esse segmento social, muitas vezes, significa também a obrigação de desempenhar suas atividades produtivas ao custo da própria saúde, qualidade de vida e, não raro, da própria vida”⁵²⁰.

Talita Correia e Alessandra Bianchi assinalam que a atividade dos caminhoneiros é propícia à elevação do estresse – desenvolvido como reação do organismo a situações de perigo ou que exijam rápida mudança, mas que, em níveis altos, pode se manifestar por meio de sintomas psicológicos e físicos, como irritação, ansiedade, agressividade, humor negativo, falta de atenção, aumento da pressão e dos batimentos cardíacos⁵²¹.

Em estudo com 196 caminhoneiros, as autoras demonstraram a existência de relação significativa entre a propensão à fadiga – considerada uma das dimensões do estresse, relacionada à reação de cansaço na condução –, e erros e lapsos na direção do veículo, evidenciando que “quanto mais cansado o caminhoneiro se encontra mais erros ele comete”.

⁵¹⁸ OLIVEIRA, Michelle Engers Taube de; CARLOTTO, Mary Sandra. Fatores Associados aos Transtornos Mentais Comuns em Caminhoneiros. **Psicologia: Teoria e Pesquisa**, v. 36, 2020, p. 1-12.

⁵¹⁹ MOREIRA, Jansen Souza; LEAL, Ludwig Félix Machado Leal; BARBOSA, Silvânia da Cruz. Saúde Mental no Transporte Rodoviário de Carga: Olhar ao Caminhoneiro. **Revista Psicologia e Saúde**, v. 14, n. 1, jan./mar. 2022, p. 133-145.

⁵²⁰ *Ibid.*

⁵²¹ CORREIA, Talissa Macedo; BIANCHI, Alessandra. Stress em caminhoneiros e comportamento no trânsito. **Psicologia, Saúde & Doenças**, 2019, v. 20, n. 1, p. 242-255.

Tais achados de pesquisa foram associados pelas autoras às condições de trabalho dos motoristas, especialmente as jornadas excessivas, o longo tempo de direção e o uso de substâncias psicoativas para se manterem acordados⁵²².

Ramon Araújo Silva, a partir de uma série de entrevistas realizadas com caminhoneiros, destaca a influência das longas jornadas a que se submetem os motoristas sobre o adoecimento mental da categoria, cujos relatos convergem para quadros de constante tensão, estresse e cansaço, a comprometerem também os momentos de lazer e convivência familiar. Tais problemas também prejudicam sobremaneira a qualidade de vida e o bem-estar dos motoristas⁵²³.

O autor ainda se refere à falta de reconhecimento como uma fonte de sofrimento psíquico. Embora orgulhosos da profissão, os entrevistados relataram se sentirem desvalorizados pelas empresas, que remuneram mal o trabalho e impõem condições extremamente desgastantes de trabalho, sobretudo durante as longas esperas (que podem chegar a dias) para descarga, em que são impedidos de entrar nas instalações das empresas e não têm acesso à estrutura de banheiro e alimentação⁵²⁴.

3.5.3. Sono.

Sabe-se que a sonolência, assim como a fadiga, é considerada um fator de risco para a acidentalidade. Em 2019, pesquisa realizada pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) em parceria com o Conselho Federal de Medicina e a Academia Brasileira de Neurologia identificou que 42% dos acidentes de trânsito no país estão relacionados ao sono⁵²⁵.

Conforme o ciclo circadiano de sono/vigília, a cada doze horas, no período da ausência de luz, o corpo humano experimenta uma maior produção de melatonina, interregno no qual o organismo passa por alterações orgânicas, regulando o sistema imunológico e recompondo o equilíbrio hormonal e os neurotransmissores⁵²⁶.

⁵²² CORREIA, Talissa Macedo; BIANCHI, Alessandra. Stress em caminhoneiros e comportamento no trânsito. **Psicologia, Saúde & Doenças**, 2019, v. 20, n. 1, p. 242-255.

⁵²³ SILVA, Ramon Araújo. **Vida de caminhoneiro: sofrimento e paixão**. Dissertação (mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências da Vida, Pós-Graduação em Psicologia. São Paulo, 2015, p. 103-109.

⁵²⁴ Ibid., p. 92-95.

⁵²⁵ BONFIM, Denise. **42% dos acidentes de trânsito estão relacionados ao sono**. IG Saúde, Brasil, publicado em 22.10.2021. Disponível em: <https://saude.ig.com.br/2021-10-22/acidente-transito-disturbios-sono.html>. Acesso em 25.10.2022.

⁵²⁶ ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. Doença profissional e ambiente de trabalho do motorista: aspectos médicos. In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 293-299.

Portanto, além de ser uma necessidade básica, o ato de dormir influi na energia, no humor, na capacidade de atenção, de vigília e de raciocínio, na produtividade, na acuidade visual e na longevidade. Nessa medida, a má qualidade ou a privação do sono, ao gerarem sonolência, podem reduzir tais capacidades físicas e mentais, tornando o trabalhador mais suscetível ao erro e à ocorrência de acidentes⁵²⁷.

No setor do transporte, a sonolência, na medida em que prolonga o tempo necessário para reação do motorista, prejudicando a tomada de decisão, coloca em risco não só o trabalhador, mas também terceiros que trafegam nas estradas.

Esse fator também se revela especialmente preocupante porque há condições específicas da atividade de transporte de cargas que induzem o sono, a exemplo do ruído contínuo, da vibração do corpo e do movimento pendular do tronco e da cabeça. Além disso, o local do sono dos motoristas em deslocamento – dentro do próprio veículo (bagageiro, rede, boleia), em dormitórios nos quais há intenso movimento e ruído gerados pela entrada e saída de pessoas, no interior das garagens de manutenção de veículos – pode prejudicar a qualidade do sono e obstar a total recomposição física e mental do trabalhador pelo sono⁵²⁸.

Também dão causa à sonolência o excesso de jornada – porque implica a diminuição do tempo para repouso e descanso e das horas de sono (sendo recomendado dormir, em média, oito horas por dia⁵²⁹) –, o trabalho noturno e o trabalho em turnos alternados, comuns à atividade, na medida em que promovem a inversão do ciclo vigília-sono, sendo que o organismo é biologicamente orientado ao sono no período noturno⁵³⁰.

A sonolência também se associa a transtornos específicos do sono, destacando-se, no caso dos motoristas profissionais, a Síndrome de Apneia Obstrutiva do Sono – cuja avaliação é inclusive prescrita pelo CONTRAN, mais recentemente por meio da Resolução n. 927/2022, para a obtenção e a renovação da carteira de habilitação dos motoristas profissionais.

A patologia é caracterizada por interrupções sucessivas da respiração por cerca de 10 a 50 segundos, em razão da obstrução da via respiratória pelas estruturas da própria garganta ou pelo aparecimento de tecido redundante. A progressiva asfíxia interrompe o sono, a fim de que seja retomada a respiração. Desse modo, a pessoa acometida pela patologia não consegue ter

⁵²⁷ ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. Doença profissional e ambiente de trabalho do motorista: aspectos médicos. *In*: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional**: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 293-299.

⁵²⁸ *Ibid.*

⁵²⁹ *Ibid.*

⁵³⁰ CARDOSO, Marla. Mais saúde aos madrugadores. *In*: **Proteção: revista mensal de saúde e segurança do trabalho**, v. 24, n. 238, out. 2011, p. 40-56.

um sono reparador, acordando com a sensação de que não dormiu o suficiente e apresentando sinais de sonolência no decorrer do dia⁵³¹.

Pesquisas empíricas indicam a prevalência de preditores do distúrbio – como sonolência diurna excessiva, pressão arterial elevada, índice de massa corporal elevado e circunferência cervical aumentada – entre os motoristas, demonstrando que a síndrome é recorrente na categoria⁵³².

Alguns desses estudos destacam a associação entre a sonolência e o sobrepeso comuns à categoria profissional, relacionados a um estilo de vida que combina refeições supercalóricas e pouco nutritivas, consumo de bebidas alcólicas e sedentarismo – o qual pode ser consequência do excesso de horas trabalhadas, a impedir a realização de atividades físicas⁵³³.

Demonstram, ademais, que o tempo e a qualidade de sono dos motoristas do transporte de cargas correlacionam-se negativamente à condição de saúde, no que diz respeito à incidência de alterações cardiovasculares e metabólicas e à extensão da jornada de trabalho, considerando que as jornadas excessivas causam desgastes físicos e mentais⁵³⁴.

Em uma dessas pesquisas, publicada mais recentemente, que tinha em um dos seus objetivos identificar a percepção dos trabalhadores sobre a qualidade do sono, por meio da aplicação de questionários a 120 caminhoneiros em postos de combustíveis e pontos de paradas na Paraíba, identificou-se correlação negativa entre qualidade e o tempo de sono e a extensão da jornada de trabalho. Vinte e cinco por cento dos respondentes relataram dormir até cinco horas por dia. A pesquisa também indicou o cumprimento de jornadas extenuantes: 26,7% dos

⁵³¹ ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. Doença profissional e ambiente de trabalho do motorista: aspectos médicos. In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 293-299; e MEDEIROS, Clarissa Mari de; NAKASHIMA, Erika; FEIJÓ, Esmeralda, BONNET, Fabianne; SILVA, Luana Sarti e; GANDRA, Lyvia Lorena. Preditores de síndrome da apneia obstrutiva do sono em caminhoneiros. **Saúde Ética & Justiça**, v. 21, n. 1, 2017, p. 28-37. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/sej/article/view/126520>. Acesso em 24.10.2022.

⁵³² Nesse sentido, destacam-se: MEDEIROS, Clarissa Mari de; NAKASHIMA, Erika; FEIJÓ, Esmeralda, BONNET, Fabianne; SILVA, Luana Sarti e; GANDRA, Lyvia Lorena. *Op. cit.*, p. 28-37; RODRIGUES, Letícia Fernandes Silva; AVELAR, Gleiciane Gontijo; TOLEDO, Juliana Oliveira, CAMARGOS, Einstein Francisco; NÓBREGA, Otávio Toledo. Perfil de sono, variáveis clínicas e jornada de trabalho de caminhoneiros idosos e de meia-idade em rodovias. **Geriatr., Gerontol. Aging**, v. 12, n. 2, abri.-jun. 2018, p. 96-101; MARQUEZE, Elaine Cristina. **Alterações cardiometabólicas e de sono em motoristas de caminhão**. Tese (Doutorado em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2012; e MANSUR, Antonio de Padua et al. *Risk Factors for Cardiovascular Disease, Metabolic Syndrome and Sleepiness in Truck Drivers*. **Arquivos Brasileiros de Cardiologia**, v. 105, n. 6, 2015, p. 560-565.

⁵³³ RODRIGUES, Letícia Fernandes Silva; AVELAR, Gleiciane Gontijo; TOLEDO, Juliana Oliveira, CAMARGOS, Einstein Francisco; NÓBREGA, Otávio Toledo. *Op. cit.*; e MANSUR, Antonio de Padua et al. *Op. cit.*

⁵³⁴ MARQUEZE, Elaine Cristina. *Op. cit.*; MANSUR, Antonio de Padua et al. *Op. cit.*; e MOREIRA, Jansen Souza; LEAL, Ludwig Félix Machado Leal; BARBOSA, Silvânia da Cruz. Saúde Mental no Transporte Rodoviário de Carga: Olhar ao Caminhoneiro. **Revista Psicologia e Saúde**, v. 14, n. 1, jan./mar. 2022, p. 133-145.

respondentes da pesquisa disseram trabalhar doze horas diárias e 43% afirmaram trabalhar sete dias da semana, com uma média geral de distâncias de mais de 9 mil quilômetros semanais⁵³⁵.

Tendo em vista os riscos que envolvem a sonolência no trânsito, tais pesquisas convergem quanto à conclusão pela necessidade de melhoria das condições e da organização do trabalho dos motoristas profissionais, inclusive no que diz respeito à duração do trabalho, por meio da regularização do horário de trabalho, da limitação da jornada e da garantia dos períodos de descanso.

3.5.4. Uso de substâncias psicoativas.

Diretamente relacionado ao sono, tem-se um dos problemas mais destacados no que se refere à saúde da categoria dos motoristas do transporte rodoviário de cargas: o uso de substâncias psicoativas, como álcool, cocaína e, sobretudo, anfetaminas.

Desde a década de 1990, tem-se notícia de diversas pesquisas científicas e matérias jornalísticas que alertam para a profusão do uso de estimulantes entre caminhoneiros nas rodovias brasileiras com o objetivo de se manterem acordados durante as longas viagens⁵³⁶.

Comumente chamadas de “rebites”, as anfetaminas são substâncias sintéticas estimulantes da atividade do sistema nervoso central. De forma simplificada, essas drogas elevam a produção dos neurotransmissores da dopamina e da noradrenalina, promovendo sensação de bem-estar, excitabilidade e euforia, aumentando a capacidade física e mental e o estado de alerta, e neutralizando a fadiga, o sono e o apetite. Embora seu uso médico se relacione ao tratamento de patologias como narcolepsia, obesidade, déficit de atenção e hiperatividade, a sua utilização se tornou comum entre aqueles que desejam se sentir “ligados” e passar a noite acordados – como é o caso de motoristas, vigilantes e estudantes⁵³⁷.

Ocorre que, a par de suprimirem o cansaço e a fadiga, as anfetaminas promovem, periféricamente, dilatação das pupilas, aceleração dos batimentos cardíacos e aumento da pressão sanguínea, além de poderem ter seus efeitos estimulantes acentuados de tal forma a

⁵³⁵MOREIRA, Jansen Souza; LEAL, Ludwig Félix Machado Leal; BARBOSA, Silvânia da Cruz. Saúde Mental no Transporte Rodoviário de Carga: Olhar ao Caminhoneiro. **Revista Psicologia e Saúde**, v. 14, n. 1, jan./mar. 2022, p. 133-145.

⁵³⁶RIZZOTTO, Rodolfo Alberto (coord.). As drogas e os motoristas profissionais: dimensionando o problema e apresentando soluções. **SOS Estradas**, 2015. Disponível em: <http://estradas.com.br/wp-content/uploads/2015/01/As-Drogas-e-os-Motoristas-Profissionais.pdf>. Acesso em 20.09.2022.

⁵³⁷ZEFERINO, Maria Terezinha. **Acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas** – estudo de casos junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2004, p. 59-67. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/87295/206188.pdf?sequence=1>. Acesso em 05.09.2022.

gerar agitação, agressividade, insônia, nervosismo, irritabilidade, ou até mesmo delírios e convulsões, sendo comum a combinação com outras drogas, como álcool e barbitúricos, para afastar sensações indesejadas. Ademais, ultrapassada a fase inicial de excitabilidade, a eliminação da substância do organismo pode se manifestar sob efeitos opostos, como sonolência, fadiga e depressão do ânimo – o chamado efeito rebote⁵³⁸.

Portanto, além de poderem agravar problemas de saúde preexistentes e gerar dependência, as anfetaminas podem prejudicar a capacidade perceptiva e decisória da pessoa ao volante, comprometendo sua direção defensiva – assim como é consenso que o consumo de outras substâncias psicoativas como o álcool é prejudicial ao desempenho na direção⁵³⁹. Desse modo, o seu uso é considerado um relevante fator de risco para acidentes de trânsito, especialmente no que se refere à categoria dos motoristas profissionais⁵⁴⁰.

Além de suas implicações diretas para a saúde dos motoristas e para a segurança nas estradas, o uso de substâncias psicoativas pela categoria é associado pela literatura médica à prática de relações sexuais sem preservativos e com profissionais do sexo, e à maior suscetibilidade desses trabalhadores a contraírem doenças sexualmente transmissíveis⁵⁴¹.

As anfetaminas são compradas pelos caminhoneiros com facilidade, como eles próprios relatam, geralmente em postos de gasolina, farmácias ou até mesmo em borracharias e lanchonetes, não obstante a sua comercialização restrita ou ilicitude (a depender do tipo de substância)⁵⁴².

⁵³⁸ TAKITANE, Juliana et al. Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão em rodovias do estado de São Paulo: um risco à ocorrência de acidentes de trânsito? **Ciência e Saúde Coletiva**, v. 18, n. 5, 2013, p. 1247-1254; e ZEFERINO, Maria Terezinha. **Acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas** – estudo de casos junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2004, p. 59-67. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/87295/206188.pdf?sequence=1>. Acesso em 05.09.2022.

⁵³⁹ Segundo a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), “o risco de uma colisão no trânsito começa com baixos níveis de concentração de álcool no sangue e aumenta significativamente quando o a Concentração de Álcool no Sangue (BAC) do motorista é $\geq 0,04$ g/dl. No caso do uso de drogas psicoativas, o risco de incorrer em um acidente de trânsito aumenta em diversos graus. O risco de acidente fatal com uma pessoa que consumiu anfetaminas, por exemplo, é cerca de 5 vezes o risco de alguém que não o fez”. Cf. ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. 2022. **Segurança no trânsito**. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito>. Acesso em 20.09.2022.

⁵⁴⁰ TAKITANE, Juliana et al. *Op. cit.*, p. 1247-1254; e ZEFERINO, Maria Terezinha. *Op. cit.*, p. 59-67.

⁵⁴¹ ANTONIASSI JUNIOR, Gilmar et al. O uso de drogas por motoristas caminhoneiros e o comportamento de risco nas estradas. **Revista de Epidemiologia e Controle de Infecção**, v. 6, n. 4, out-dec., 2016, p. 158-162; e TELES, Sheila Araujo et al. Comportamentos de risco para doenças sexualmente transmissíveis em caminhoneiros no Brasil. **Revista Panamericana de Salud Pública**, v. 24, n. 1, 2008, p. 25-30.

⁵⁴² BELAN, Tayná Oliveira et al. Prevalência do uso de anfetaminas por caminhoneiros. **Acta Biomed Bras**, v. 8, n. 2, dez/2017, p. 71-82; FLÔR, Maria Luiza Martins et al. Impacto Da Exigência Do Exame Para substâncias Psicoativas No Consumo De Anfetaminas Por Caminhoneiros. **SMAD, Revista Eletrônica Saúde Mental Álcool E Drogas**, v. 18, n. 2, 2022, p. 88-95; NASCIMENTO, Eurípedes Costa; NASCIMENTO, Evania; SILVA, José de Paula. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. **Rev Saúde Pública**, v. 41, n. 2, 2007, p. 290-293; RAMOS, Sophia Helena Amarante da Silva; ALCHIERI, João Carlos. Uso de substâncias psicoativas

O consumo de drogas é muitas vezes descrito por eles com naturalidade e visto como uma ferramenta de trabalho em meio à competitividade da profissão⁵⁴³. Nas certas palavras de Aline Pereira e Fabiane Souza, “o mercado diz ao motorista ‘dirija’, ‘chegue rápido’, ‘funcione o melhor possível’. A lógica brutal de que ‘tempo é dinheiro’ deturpa o cronos da vida, da biologia, dos ciclos de sono e vigília”⁵⁴⁴.

Em pesquisa com 318 motoristas de caminhões no Paraná em 2002, entre os quais a maioria disse dormir menos de seis horas diárias, indicou-se que 96,88% dos entrevistados relataram já ter feito uso de medicamentos para aplacar o sono pelo menos uma vez ou rotineiramente, ficando acordados de um até cinco dias sob o efeito das substâncias. Os entrevistados citaram, entre outros efeitos colaterais da droga, visão turva, irritabilidade e alucinações⁵⁴⁵.

Por meio de estudo de campo realizado com 48 empresas do setor do transporte rodoviário de cargas em Santa Catarina, Maria Zeferino apontou que 94% delas responderam já terem tido seus motoristas envolvidos em acidentes de trânsito. A engenheira civil indicou que tal dado poderia estar relacionado, entre outros fatores, ao uso de drogas pela categoria, já que 48% das respondentes afirmaram que seus motoristas faziam uso de substâncias psicoativas, principalmente anfetaminas (65% das respostas)⁵⁴⁶.

Uma outra pesquisa, realizada em 2005 com 91 caminhoneiros abordados em postos de combustíveis em Minas Gerais, revelou que 66% dos respondentes costumavam usar anfetaminas durante as viagens. O estudo também evidenciou que 91% dos motoristas consumiam álcool no decorrer da jornada de trabalho. As substâncias, no entanto, eram utilizadas por motivos distintos: 76% dos que disseram usar anfetaminas apontaram como

entre motoristas profissionais na América Latina. **Psicologia do Tráfego**: características e desafios no contexto do Mercosul. Conselho Federal de Psicologia. Brasília: CFP. 2016, p. 106-119; e WENDLER, Emerson Augusto; BUSATO, César Roberto; MIYOSHI, Edmar. Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão para reduzir o sono. **Publ. UEPG Ci. Biol. Saúde**, Ponta Grossa, v. 9, n.3/4, set./dez. 2003, p. 7-14.

⁵⁴³ SILVA, Ramon Araújo. **Vida de caminhoneiro**: sofrimento e paixão. Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica - Campinas, São Paulo, Brasil, 2015; ZEFERINO, Maria Terezinha. **Acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas** – estudo de casos junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2004, p. 59-67. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/87295/206188.pdf?sequence=1>. Acesso em 05.09.2022.

⁵⁴⁴ PEREIRA, Aline Martins; SOUZA, Fabiane Hiratsuka Veiga de Souza. Avaliação do uso de anfetamínicos entre caminhoneiros de longa distância. **Polêm!ca**, v. 17, n. 4, out., nov. e dez. 2017, p. 27.

⁵⁴⁵ WENDLER, Emerson Augusto; BUSATO, César Roberto; MIYOSHI, Edmar. Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão para reduzir o sono. **Publ. UEPG Ci. Biol. Saúde**, Ponta Grossa, v. 9, n.3/4, set./dez. 2003, p. 7-14.

⁵⁴⁶ ZEFERINO, Maria Terezinha. *Op. cit.*, p. 95-123. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/87295/206188.pdf?sequence=1>. Acesso em 05.09.2022.

principal razão a pressa para chegar ao local de destino, enquanto que 63% dos que afirmaram consumir bebidas alcóolicas explicaram fazê-lo com o intuito de socialização entre amigos⁵⁴⁷.

Em questionários aplicados a 854 caminhoneiros no Rio Grande do Sul em 2006, 23% dos motoristas declararam fazer uso de substâncias estimulantes para se manterem acordados, como café, guaraná em pó, energético, cocaína e anfetamina – esta última foi a mais recorrente, utilizada por 12,4% dos respondentes. Identificou-se que o uso dos rebites associou-se à faixa etária, à renda e à duração das viagens, o que sugeriu uma maior vulnerabilidade dos motoristas mais jovens em relação às pressões do trabalho, em razão do menor tempo de experiência, e que o aumento da remuneração seria acompanhado da elevação da carga de trabalho, a gerar desgastes físicos e mentais, o que levaria os trabalhadores a buscarem solução no consumo das substâncias. Na mesma pesquisa, 45,1% dos entrevistados disseram consumir bebidas alcóolicas pelo menos uma vez por semana⁵⁴⁸.

Um estudo de caso envolvendo 130 motoristas de caminhão, realizado em 2010, encontrou resultados positivos para a presença de anfetaminas em 10,8% das amostras de urina dos condutores. Também foram aplicados questionários, nos quais 33% dos respondentes disseram já ter usado anfetaminas, sob a justificativa da necessidade de manter a vigília para cumprir os prazos de entrega das cargas⁵⁴⁹.

Em julho de 2012, Edmarlon Giroto coletou dados de 670 motoristas de caminhão transportadores de grãos no Paraná, dos quais 10,9% disseram ter consumido substâncias psicoativas nos trinta dias anteriores e 7,3% afirmaram ter se envolvido em acidentes de trânsito nos doze meses anteriores. O estudo apurou relação do consumo de estimulantes com características socioeconômicas dos trabalhadores, sendo o uso das drogas mais comum entre motoristas com renda superior a 2.500 reais, menos de 39 anos de idade e solteiros, bem como com condições específicas do trabalho, destacando-se a direção no período noturno, e o cansaço na condução – características que também se demonstrou estarem associadas ao envolvimento em acidentes de trânsito⁵⁵⁰.

⁵⁴⁷ NASCIMENTO, Eurípedes Costa; NASCIMENTO, Evania; SILVA, José de Paula. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. **Rev Saúde Pública**, v. 41, n. 2, 2007, p. 290-293.

⁵⁴⁸ KNAUTH, Daniela Riva et al. Manter-se acordado: A vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. **Revista de Saúde Pública**, v. 46, n. 5, 2012, p. 886-893.

⁵⁴⁹ TAKITANE, Juliana et al. Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão em rodovias do estado de São Paulo: um risco à ocorrência de acidentes de trânsito? **Ciência e Saúde Coletiva**, v. 18, n. 5, 2013, p. 1247-1254.

⁵⁵⁰ GIROTTO, Edmarlon. **Características do trabalho, consumo de substâncias psicoativas e acidentes de trânsito entre motoristas de caminhão**. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) – Centro de Ciências em Saúde, Universidade Estadual de Londrina. Londrina, 2014.

O autor reconheceu a importância da Lei n. 12.619/2012, a qual havia entrado em vigência poucos meses antes, mas aduziu que os resultados da pesquisa advertiam para a necessidade de garantir o cumprimento das normas, por meio da intensificação da fiscalização e da conscientização dos atores envolvidos, além da melhoria das condições de trabalho por meio da redução do trabalho noturno, da alternância de turnos e da eliminação da remuneração com base na produtividade⁵⁵¹.

Vale frisar que entre os deveres do motorista profissional descritos no art. 235-B da CLT, VII, acrescido pela Lei n. 12.619/2012, está o de “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”. Ainda, de acordo com o parágrafo único daquele mesmo dispositivo, a recusa em se submeter ao referido teste ou ao programa, é considerada infração disciplinar, podendo dar justa causa à resolução contratual.

A Lei n. 13.103/2015, por sua vez, foi mais específica ao tratar da questão das drogas, expressamente submetendo o motorista profissional a um duplo controle, sendo o primeiro exercido pelo poder público e o segundo pelo empregador⁵⁵².

Na primeira frente, acresceu-se ao CTB o art. 148-A, que estipula a submissão dos condutores das categorias C, D e E a exames toxicológicos de larga janela de detecção⁵⁵³ para obtenção, mudança ou renovação da CNH (os quais já haviam sido inicialmente regulamentados pela Resolução n. 460/2013 do CONTRAN).

Quanto ao controle exercido pelo empregador, modificou-se a redação do art. 235-B da CLT, VII, prevendo como dever do motorista profissional “submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada dois anos e seis meses”. Também se acresceu à CLT o art. 168, § 7º, que diz da obrigatoriedade do exame toxicológico admissional e demissional de larga janela de detecção para substâncias

⁵⁵¹GIROTTTO, Edmarlon. **Características do trabalho, consumo de substâncias psicoativas e acidentes de trânsito entre motoristas de caminhão**. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) – Centro de Ciências em Saúde, Universidade Estadual de Londrina. Londrina, 2014, p. 114-116.

⁵⁵²GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. **A nova Lei do motorista profissional e os direitos fundamentais**: análise específica e contextualizada das Leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015. São Paulo: LTr, 2019, p. 105.

⁵⁵³Trata-se do “teste de cabelo”, que permite identificar a utilização de drogas nos noventa dias anteriores à coleta da amostra, janela de detecção que é muito maior que a do teste de urina (três dias) e de saliva (doze horas). Cf: RIZZOTTO, Rodolfo Alberto (coord.). **As drogas e os motoristas profissionais: dimensionando o problema e apresentando soluções**. **SOS Estradas**, 2015, p. 25. Disponível em: <http://estradas.com.br/wp-content/uploads/2015/01/As-Drogas-e-os-Motoristas-Profissionais.pdf>. Acesso em 20.09.2022.

psicoativas que causem dependência ou comprometam a direção. O dispositivo veio a ser regulamentado pela Portaria MTPS n. 116/2015.

As disposições referentes ao exame toxicológico, vale mencionar, levantaram questionamentos quanto à sua constitucionalidade, seja colocando-se em contraposição o direito fundamental à preservação da intimidade e da vida privada do motorista e os direitos fundamentais à saúde e à segurança daqueles que trafegam nas vias, seja impugnando-se a proporcionalidade da medida e a própria eficácia do teste de 90 dias⁵⁵⁴.

Cabe pontuar que, embora louvável a tentativa legislativa de oferecer solução a um problema de saúde pública, a previsão de programa de controle de substâncias e da realização periódica de testes toxicológicos, acompanhados de regras de duração do trabalho, que na verdade estimulam o cumprimento de jornadas excessivas pelos motoristas, aparenta atacar a consequência e não a causa do problema do uso de drogas pelos motoristas, que está na organização do trabalho.

Em outras palavras, o exame toxicológico, embora indispensável, funciona apenas como paliativo, conforme adverte Augusto César Leite de Carvalho:

[...] é preciso ponderar que os motoristas profissionais, porque o são, não estariam naturalmente vocacionados ao consumo de drogas. A mídia tem noticiado o óbvio: a causa de consumirem substâncias psicoativas é a necessidade de se manterem acordados por longas jornadas quando os seus corpos pedem sono, descanso ou atividade dispersiva que os façam viver ou repousar sem os olhos fitos na imagem inconstante do para-brisa, ou na paisagem que se repete em seu retrovisor. [...] A causa eficiente, ou razão primária, da insegurança nas rodovias é a condição de trabalho cuja penosidade acaba de sofrer incremento, paradoxalmente, pela Lei nº 13.103/2015. Mas essa primeira causa, matriz de todas as outras, parece relevada por meio de tática diversionista que ataca apenas o seu primeiro efeito (o uso de anfetaminas e outras drogas é somente a primeira consequência das condições desumanas de trabalho), como se a intoxicação dos motoristas, causa final de tantos acidentes, pudesse descolar-se de seus reais motivos⁵⁵⁵.

Tendo em vista a edição da Portaria MTPS n. 116/2015 e da Resolução n. 50/2014, da Anvisa – responsável por endurecer regras de controle de comercialização de certas substâncias anfetamínicas no Brasil –, foi feito estudo de campo com o objetivo de analisar a prevalência

⁵⁵⁴ A propósito, confira-se: GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. **A nova Lei do motorista profissional e os direitos fundamentais**: análise específica e contextualizada das Leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015. São Paulo: LTr, 2019, p. 102-121; e CASTRO, Denise Vieira de; PRADO, Renan Gustavo Lourenço do. Apontamentos e controvérsias acerca do exame toxicológico na Lei n. 13.103/2015. In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional**: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 300-307.

⁵⁵⁵ CARVALHO, Augusto César Leite de. Trabalho rodoviário: reflexões sobre a reforma legal de 2015. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 75-76.

do uso de anfetaminas pelos caminhoneiros e identificar possíveis impactos das normativas sobre o consumo por meio de entrevistas realizadas em 2013 e 2016. Constatou-se uma pequena redução na quantidade de entrevistados que afirmaram fazer uso de rebites (de 77% para 60%), destacando-se, no entanto, a manutenção do percentual significativo e do principal motivo para o consumo da droga: manter-se acordado (73,75% das respostas)⁵⁵⁶.

Já sob a égide da Lei n. 13.103/2015, questionários respondidos por 161 caminhoneiros no Goiás em 2017 revelaram que 17% deles teriam feito uso de anfetaminas nos três meses anteriores⁵⁵⁷.

Por sua vez, pesquisa realizada em 2019 com 97 motoristas profissionais no Rio Grande do Sul, concluiu que a exigência do exame toxicológico de larga janela promovida pela Lei n. 13.103/2015 não reduziu a utilização de anfetaminas, que foi admitida por 20,6% dos caminhoneiros. Destes, quando indagados pelos pesquisadores acerca dos impactos da Lei n.13.103/2015, 90% afirmaram que a legislação não interferiu no consumo das substâncias⁵⁵⁸.

Segundo os pesquisadores, tal situação poderia ser explicada pela facilidade em obter laudos falsos para a compra de anfetaminas e pela manutenção de condições que favorecem o consumo das substâncias: a má qualidade das estradas e a falta de infraestrutura nas paradas, que dificulta o cumprimento dos prazos, e as longas jornadas, tendo a maior parte dos entrevistados afirmando dirigir mais de oito horas por dia. Também se verificou que os motoristas teriam consciência dos efeitos e dos riscos das drogas à saúde, de modo que a conscientização, por si só, não seria suficiente para combater o problema, sendo impositiva a melhoria das condições de trabalho dos caminhoneiros por parte do poder público e das empresas, bem com o aumento da fiscalização⁵⁵⁹.

Etnografia realizada por Ramon Araújo Silva, que acompanhou viagens de sete caminhoneiros ao longo de dois anos, corroborou os achados de estudos epidemiológicos (como os citados) quanto ao uso de substâncias psicoativas ser uma realidade entre os motoristas. Acrescendo às constatações relatos das vivências subjetivas dos caminhoneiros, a pesquisa indicou que, entre os motoristas que confirmaram fazer uso de rebites, a prática é vista como

⁵⁵⁶ BELAN, Tayná Oliveira et al. Prevalência do uso de anfetaminas por caminhoneiros. *Acta Biomed Bras*, v. 8, n. 2, dez/2017, p. 71-82.

⁵⁵⁷ SILVA, Gustavo Bragança; VENÂNCIO, Juliana Cardoso. **Uso de drogas e qualidade de vida de caminhoneiros que trafegam em rodovias próximas à Anápolis-Goiás**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Medicina) – Centro Universitário de Anápolis. Anápolis, 2017.

⁵⁵⁸ FLÔR, Maria Luiza Martins et al. Impacto Da Exigência Do Exame Para substâncias Psicoativas No Consumo De Anfetaminas Por Caminhoneiros. *SMAD, Revista Eletrônica Saúde Mental Álcool E Drogas*, v. 18, n. 2, 2022, p. 88-95.

⁵⁵⁹ FLÔR, Maria Luiza Martins et al. *Op. cit.*

uma solução natural e inexorável para suportar as longas horas trabalho sem dormir, considerando-se ser mais seguro consumir a droga do que arriscar dormir ao volante. Nas palavras do caminhoneiro Josué “é assim, se você não usa, você dorme, bate, vira o caminhão e morre”⁵⁶⁰.

Por outro lado, há motoristas que criticam o uso das substâncias e consideram a prática uma imprudência, relatando quadros de delírios, alucinações e acidentes causados pelo uso constante das drogas. Em comum, os motoristas demonstram ciência dos riscos envolvidos, mas não questionam as condições de trabalho, sobretudo as jornadas de trabalho frequentemente superiores a 20 horas, que levam ao uso das substâncias psicoativas, limitando-se a discutir a legitimidade ou não da prática, mas não a forma como se estrutura o sistema de transporte de cargas⁵⁶¹.

Embora realizadas em contextos geográficos e temporais distintos e com amostras diversas, e não obstante possíveis limitações das técnicas de pesquisa empregadas – geralmente questionários e entrevistas, dependendo da veracidade das informações prestadas pelos respondentes –, os achados e as conclusões caminham para uma mesma direção: o uso de anfetaminas pelos motoristas profissionais constitui um problema de saúde pública e está relacionado às suas condições de trabalho inadequadas, especialmente no que tange à duração do trabalho, sendo motivado pela necessidade de se manter acordado, de aplacar o sono e a fadiga para suportar as longas distâncias e jornadas, com poucas horas de sono e de descanso, de cumprir com os prazos de entrega e de aumentar os rendimentos.

3.5.5. Acidentes de trânsito.

Acidentes de trânsito são um problema global de saúde pública. Segundo a Organização Mundial da Saúde, em média 1,35 milhão de pessoas morrem a cada ano por acidentes de trânsito, sendo essa a principal causa de morte de crianças e jovens no mundo⁵⁶².

No Brasil, de 2007 a 2021, foram registrados cerca de 1,9 milhão de acidentes em rodovias federais no Brasil, que resultaram em mais de 104 mil vidas perdidas. Somente no ano

⁵⁶⁰ SILVA, Ramon Araújo. **Vida de caminhoneiro: sofrimento e paixão**. Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica - Campinas, São Paulo, Brasil, 2015, p. 100.

⁵⁶¹ *Ibid.*

⁵⁶² WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Global Status Report on Road Safety*. Geneva, 2018.

de 2021, o Brasil registrou 64.452 acidentes em rodovias federais, que causaram 5.391 mortes⁵⁶³.

Para além do evidente custo social das mortes e lesões geradas, acidentes de trânsito tem um elevado custo econômico, já que resultam em gastos hospitalares e administrativos, despesas previdenciárias e tempo de vida produtiva perdido. Só em 2021, estima-se que o custo dos acidentes de trânsito chegou a 12,19 bilhões de reais⁵⁶⁴.

Note-se que os acidentes de trânsito, por envolverem condutores, pedestres, motociclistas e veículos nas vias de tráfego, podem caracterizar também acidentes de trabalho, ao acometerem trabalhadores no exercício de sua atividade ou no trajeto para o trabalho. Assim, os motoristas profissionais, que executam sua atividade nas ruas e rodovias, compartilhando seu meio ambiente de trabalho com outros automóveis, condutores e passantes, são uma categoria naturalmente exposta a esse tipo de acidente⁵⁶⁵.

Do total de mortes por acidentes de trânsito em rodovias federais registradas em 2021, 15,9% atingiram ocupantes de caminhão⁵⁶⁶. A energia cinética (relacionada ao peso e à velocidade de um corpo em movimento) produzida por acidentes envolvendo caminhões tende a ser maior, considerado o tamanho dos veículos e as velocidades mais altas praticadas em rodovias, o que tende a elevar a gravidade desses sinistros⁵⁶⁷.

De acordo com o Observatório de Saúde e Segurança no Trabalho, o transporte rodoviário de carga é o terceiro setor econômico com mais notificações de acidente de trabalho, totalizando 135.182 notificações, considerado o período de 2012 a 2021. Nessa linha, a ocupação de motorista de caminhão em rotas regionais e internacionais é uma das que mais acumula notificações de acidente de trabalho, com 117.625 no referido interregno⁵⁶⁸.

Acidentes de trânsito, em geral, são considerados eventos multifatoriais, isto é, são desencadeados por uma combinação de falhas na interação entre os fatores que integram “o sistema ser humano/via/veículo/meio ambiente”. Assim, intempéries climáticas, falhas

⁵⁶³ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Painel CNT de Consultas Dinâmicas dos Acidentes Rodoviários**, 2021, p. 3-4. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/boletins>. Acesso em 29.09.2022.

⁵⁶⁴ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Painel CNT de Consultas Dinâmicas dos Acidentes Rodoviários**, 2021, p. 3-6. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/boletins>. Acesso em 29.09.2022.

⁵⁶⁵ TEIXEIRA, Monica La Porte. **Acidentes e doenças do trabalho de profissionais do setor transporte: análise dos motoristas no Estado de São Paulo, 1997 a 1999**. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005, p. 24-30.

⁵⁶⁶ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. *Op. cit.*

⁵⁶⁷ WORLD HEALTH ORGANIZATION. *World report on road traffic injury prevention*. Geneva, 2004 apud GIROTTO, Edmarlon. **Características do trabalho, consumo de substâncias psicoativas e acidentes de trânsito entre motoristas de caminhão**. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) – Centro de Ciências em Saúde, Universidade Estadual de Londrina. Londrina, 2014, p. 29.

⁵⁶⁸ SMARTLAB. **Observatório de Segurança e Saúde no Trabalho: Promoção do Meio Ambiente do Trabalho Guiada por Dados**. 2022. Disponível em: <https://smartlabbr.org/sst/>. Acesso em 24.10.2022.

mecânicas no automóvel e as condições da via trafegada (sinalização, limite de velocidade, projeto, demais ocupantes etc), por exemplo, são elementos que podem contribuir para a ocorrência de acidentes⁵⁶⁹.

Nesse aspecto, apontam-se a infraestrutura viária insegura e a insegurança nos veículos como relevantes fatores de risco para a ocorrência de acidentes, sendo certo que, no Brasil, os motoristas do transporte rodoviário de cargas precisam lidar com a falta de manutenção e envelhecimento dos veículos e a precariedade de pavimentação, conservação e sinalização das estradas⁵⁷⁰.

Por outro lado, há que se destacar as causas humanas como fatores para a promoção de desequilíbrios no sistema de tráfego. Dirigir, com já dito, é uma tarefa que exige do condutor um estado de alerta contínuo, que envolve a capacidade de concentração, de raciocínio e de interpretar e reagir rapidamente aos estímulos do tráfego. Como observam Emerson Wendler, César Busato e Edmar Miyoshi:

Dirigir um carro ou caminhão é uma tarefa complexa que envolve a exploração visual e identificação do local, vigilância, processamento de informações, tomada de decisões, avaliação do risco e controle motor sensorial para promover todas essas atividades corretamente. Quando um indivíduo não consegue desenvolver todas essas funções há um grande risco de se envolver em um acidente⁵⁷¹.

Assim, erros de percepção, erros de decisão e erros de ação são causas humanas diretas de acidentes de trânsito. De outra parte, há também as causas humanas indiretas, que são condições e estados que afetam a capacidade do motorista de captar e processar as informações do meio ambiente ou de, a partir dessas informações, tomar decisões e agir na direção do veículo⁵⁷².

⁵⁶⁹ ZEFERINO, Maria Terezinha. **Acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas** – estudo de casos junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2004, p. 24. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/87295/206188.pdf?sequence=1>. Acesso em 05.09.2022.

⁵⁷⁰ GIROTTO, Edmarlon. **Características do trabalho, consumo de substâncias psicoativas e acidentes de trânsito entre motoristas de caminhão**. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) – Centro de Ciências em Saúde, Universidade Estadual de Londrina. Londrina, 2014, p. 29-35; TEIXEIRA, Monica La Porte. **Acidentes e doenças do trabalho de profissionais do setor transporte: análise dos motoristas no Estado de São Paulo, 1997 a 1999**. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005, p. 34-39.

⁵⁷¹ WENDLER, Emerson Augusto; BUSATO, César Roberto; MIYOSHI, Edmar. Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão para reduzir o sono. **Publ. UEPG Ci. Biol. Saúde**, Ponta Grossa, v. 9, n.3/4, set./dez. 2003, p. 7-14.

⁵⁷² ZEFERINO, Maria Terezinha. *Op. cit.*

Essas causas humanas indiretas são de três fontes principais: (i) condições e estados físico-fisiológicos, que dizem respeito ao funcionamento sensorial e motor do organismo; (ii) estados psíquicos e emocionais, ou seja, sensações como raiva, estresse, ansiedade, agressividade, angústia e pressa; e (iii) condições de experiência e familiaridade, ligadas à memória, aprendizagem e experiência vivida, relacionando-se, portanto, a indicadores como idade, tempo na profissão, processo educacional e formação profissional⁵⁷³.

Entre as condições de fonte físico-fisiológicas e psíquica, sobressaem os efeitos do álcool, anfetaminas e outras substâncias psicoativas, bem como do sono e da fadiga sobre o organismo, porque afetam o estado físico e mental do condutor, debilitando ou perturbando a sua capacidade de absorver e responder aos estímulos externos. Como exemplifica Maria Zeferino:

[...] um motorista sob o efeito de drogas tem maior probabilidade de ficar distraído, de não ver direito, de andar com maior velocidade e de supercompensar (como golpes de volante, freadas muito bruscas) em caso de algum incidente, o que facilmente pode provocar um acidente⁵⁷⁴.

Assim, conforme já indicado no decorrer deste capítulo, a literatura médica identifica a fadiga, a sonolência, o cansaço físico e mental e a utilização de drogas como fatores de risco significativo para a ocorrência de acidentes de trânsito envolvendo motoristas profissionais. Tais elementos, em geral, derivam da organização do trabalho do setor de transporte de cargas, que privilegia o pagamento por produtividade e enseja o cumprimento de longas jornadas de trabalho com períodos insuficientes de descanso⁵⁷⁵.

Em pesquisa com 198 caminhoneiros de empresas de transporte de cargas da região Sudeste, 24,2% disseram ter sofrido acidente de trânsito nos doze meses anteriores. O estudo constatou, a partir dos relatos dos motoristas, que os acidentes estariam mais relacionados à organização do trabalho do que às competências (conhecimentos, habilidades e atitudes) individuais dos trabalhadores⁵⁷⁶.

⁵⁷³ZEFERINO, Maria Terezinha. **Acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas** – estudo de casos junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2004, p. 25. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/87295/206188.pdf?sequence=1>. Acesso em 05.09.2022.

⁵⁷⁴ *Ibid*, p. 26.

⁵⁷⁵ FRAGOSO, Ademar; GARCIA, Eduardo Garcia. Transporte rodoviário de carga: acidentes de trabalho fatais e fiscalização trabalhista. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional** [online]. 2019, v. 44. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2317-6369000018317>. Acesso em 12.09.2022.

⁵⁷⁶ MORAES, Thiago Drumond; CUNHA, Kamilla Rocha ; DE ANDRADE, Alexsandro Luiz. Percepção de caminhoneiros sobre fatores associados à ocorrência de acidentes de trabalho. **Rev. psicol.** 2019, v. 28, n.1, p. 28-41.

Identificando que 9,6% dos entrevistados trabalhavam mais de dez horas diárias e nos fins de semana, o estudo destacou a remuneração por comissão e os prazos apertados como fatores que contribuiriam para que o motorista se colocasse em situações de risco, assim como o excesso de jornada de trabalho, os poucos intervalos e os longos períodos na estrada e longe de casa, por produzirem cansaço e sonolência⁵⁷⁷.

Os dados até aqui apresentados falam por si. Ainda que nem todos os acidentes de trânsito envolvendo motoristas de transporte de cargas possam ser diretamente associados aos efeitos do excesso de jornada – como apontado, tais ocorrências são multifatoriais, o que dificulta a determinação de uma causa única ou principal –, é certo que esse elemento de organização do trabalho contribui para os elevados índices de acidentes.

Evidencia-se, mais uma vez, a nocividade de uma legislação que, em vez de impor limites à duração do trabalho dos motoristas profissionais, na verdade, estimula o excesso de jornada. Por esse motivo é que, no capítulo seguinte, a pesquisa buscará identificar quais as respostas judiciais que o TST tem dado a demandas envolvendo a saúde e a limitação da jornada desses trabalhadores.

⁵⁷⁷ MORAES, Thiago Drumond; CUNHA, Kamilla Rocha ; DE ANDRADE, Alexsandro Luiz. Percepção de caminhoneiros sobre fatores associados à ocorrência de acidentes de trabalho. **Rev. psicol.** 2019, v. 28, n.1, p. 28-41.

CAPÍTULO IV – A CONSTRUÇÃO JURISPRUDENCIAL DO TST EM TORNO DOS DIREITOS À SAÚDE E À LIMITAÇÃO DA JORNADA DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS DE TRANSPORTE DE CARGAS: DESAFIOS DE CONCRETIZAÇÃO DO DIREITO FUNDAMENTAL AO TRABALHO DIGNO.

Até aqui, a pesquisa procurou analisar a relação entre os direitos fundamentais à saúde e à limitação da jornada de trabalho, primeiro de maneira abstrata, sob o prisma da Constituição Federal de 1988, e, depois, de maneira concreta, a partir do recorte da categoria dos motoristas profissionais de transportes de cargas, com os desafios próprios à sua realidade laboral e aos parâmetros legislativos que se colocam.

Entende-se que é a leitura integrada dos direitos fundamentais à saúde e à limitação da jornada de trabalho, em uma perspectiva socioambiental e agasalhada pelo Direito do Trabalho constitucionalizado, que poderá promover o direito fundamental ao trabalho digno do motorista profissional de transporte de cargas.

Não se desconsidera, de forma alguma, a necessidade urgente de implementação de uma série de medidas, no campo das políticas públicas, voltadas à redução dos riscos da atividade do transporte rodoviário de cargas – de que são exemplos a melhoria da segurança, da estrutura e das condições das entradas, a intensificação da fiscalização do cumprimento das leis trabalhistas, campanhas de conscientização, entre outros.

Mas, entre os diversos caminhos a serem trilhados, esta pesquisa enfoca o papel da Justiça do Trabalho frente aos efeitos precarizantes e flexibilizatórios da legislação, a qual, como visto, nega a realidade laboral ao buscar desvencilhar as regras de limitação da jornada de trabalho da proteção à saúde do trabalhador e, no caso dos motoristas profissionais, é extremamente permissiva em relação ao excesso de jornada, estimulando-o.

Mais do que um segmento do Poder Judiciário incumbido de conferir solução a litígios por meio de simples interpretação da ordem jurídica, a Justiça do Trabalho constitui, desde a sua origem, um sistema de proteção jurídica voltado à desmercantilização da força de trabalho, essencialmente por meio da direção normativa imprimida pelo Direito do Trabalho, em suas funções modernizante e progressista, civilizatória e democrática e de melhoria das condições de pactuação e gestão do trabalho⁵⁷⁸. Com a Constituição de 1988, a Justiça do Trabalho brasileira teve coroado o seu papel democrático enquanto concretizadora da justiça social,

⁵⁷⁸ Tais funções são propostas pela doutrina de Mauricio Godinho Delgado, que aponta também uma “função conservadora” do Direito do Trabalho, por propiciar a preservação do sistema capitalista. Cf: DELGADO, Mauricio Godinho. Funções do Direito do Trabalho no capitalismo e na democracia. In: **Constituição da República e direitos fundamentais**: dignidade da pessoa humana, justiça social e Direito do Trabalho. São Paulo: LTr, 2012, p. 31.

orientada pelos direitos fundamentais e pela rica sistematização da proteção ao trabalho humano⁵⁷⁹.

Como observa Márcio Túlio Viana, ao “juiz ao volante” caberá, nos litígios envolvendo a categoria dos motoristas profissionais, encontrar na interpretação da legislação de regência alternativas de valorização do trabalho e da dignidade da pessoa humana, protegendo não só esses trabalhadores dos riscos nas estradas, mas exprimindo posição em defesa do espírito protetivo do Direito do Trabalho⁵⁸⁰.

Com isso em vista, a partir deste ponto, por meio de análise jurisprudencial, busca-se identificar qual o olhar do Poder Judiciário Trabalhista brasileiro para as problemáticas em torno da saúde e da duração do trabalho do motorista profissional. Pretende-se, assim, aferir *qual o padrão regulatório judicial quanto às demandas envolvendo o direito à limitação da jornada de trabalho e o direito à saúde do motorista profissional e, concomitantemente, se existe articulação entre esses dois direitos fundamentais na fundamentação das decisões judiciais.*

4.1. Metodologia.

Considerados os limites de uma pesquisa em nível de mestrado, a análise jurisprudencial concentrou-se em *acórdãos prolatados pelo Tribunal Superior do Trabalho, em sede de Recurso de Revista, publicados de 17.06.2012 a 28.10.2022*, os quais foram coletados por meio da ferramenta de “Pesquisa de Jurisprudência”, disponível no endereço eletrônico do TST⁵⁸¹.

O recorte temporal adotado, que compreende um período de aproximadamente dez anos, tem como termo inicial a data do início da vigência da Lei n. 12.619/2012, que, como visto no terceiro capítulo, assentou o direito dos motoristas profissionais ao controle e à limitação da jornada de trabalho. O termo final corresponde à data em que iniciada a coleta de dados.

A escolha do Tribunal Superior do Trabalho se justifica por se tratar do órgão de cúpula da jurisdição especializada do trabalho, responsável pela uniformização da jurisprudência trabalhista no Brasil. Considerada a função singular da Justiça do Trabalho, entende-se que o TST deve assumir protagonismo em oferecer interpretações do ordenamento jurídico coerentes

⁵⁷⁹ DELGADO, Maurício Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. **Constituição da República e Direitos Fundamentais**: dignidade da pessoa humana, justiça social e direito do trabalho. 3ª ed. São Paulo: Ltr, 2015, p.150-151.

⁵⁸⁰ VIANA, Márcio Túlio. O juiz ao volante. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**. São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 155-173.

⁵⁸¹ <https://jurisprudencia.tst.jus.br/>

com o paradigma de proteção à pessoa humana e ao trabalho digno consolidado pelo Texto Constitucional⁵⁸².

Nesse sentido, é a interposição do Recurso de Revista que dá ao TST ensejo para a revisão de decisões dos Tribunais Regionais do Trabalho proferidas em grau de Recurso Ordinário que representem divergência jurisprudencial ou violação à legislação federal ou à própria Constituição, nos termos do art. 896 da CLT.

Dada a sua natureza extraordinária, é certo que o Recurso de Revista enfrenta restrições cognitivas, a exemplo da aderência estrita às hipóteses de cabimento descritas no já citado art. 896 da CLT, e dos óbices processuais contidos nas Súmulas n. 297, 221, 296 e 337 do TST, que impõem requisitos de prequestionamento, indicação expressa do dispositivo tido por violado, especificidade e comprovação da divergência jurisprudencial, respectivamente. Destaca-se, também, a barreira imposta pela Súmula n. 126 do TST, que veda o reexame de fatos e provas em sede de Recurso de Revista.

No entanto, esses filtros cognitivos, esclarece-se, não prejudicam a análise que se busca fazer, na medida em que o seu emprego pelo TST é também expressão do padrão regulatório do Tribunal quanto aos temas em foco⁵⁸³.

Tendo em vista os delineamentos do estudo em torno da limitação da jornada de trabalho, em sua relação com a saúde do trabalhador, a pesquisa de jurisprudência dividiu-se em dois eixos, de que resultaram dois grupos de acórdãos para análise.

No primeiro eixo, buscou-se identificar (i) os principais temas de Recursos de Revista envolvendo prejuízos potenciais ou concretos à saúde do motorista profissional de transporte rodoviário de cargas; (ii) o padrão jurisprudencial do TST na apreciação desses temas; (iii) a utilização de parâmetros constitucionais; e (iv) a existência de articulação entre os direitos à saúde e à limitação da jornada de trabalho na fundamentação das decisões do TST.

Para tanto, foi feito levantamento dos acórdãos de julgamento de recursos da classe “Recurso de Revista” que contivessem em suas *ementas* as expressões “motorista profissional” e “saúde”, com data de publicação entre 17.06.2012 a 28.10.2022. Dessa busca, resultaram apenas doze acórdãos, dos quais nove foram desconsiderados por terem como reclamante

⁵⁸² DUTRA, Renata Queiroz. **Do outro lado da linha: Poder Judiciário, regulação e adoecimento dos trabalhadores em Call Centers.** Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2014; SANTOS, Rodrigo Leonardo de Melo. **A discriminação de homens gays na dinâmica das relações de emprego:** reflexões sob a perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2016; e LEMOS, Maria Cecília de Almeida Monteiro. **O dano existencial nas relações de trabalho intermitentes:** reflexões na perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2018.

⁵⁸³ DUTRA, Renata Queiroz. *Op. cit.*, p. 145.

motorista de transporte coletivo de passageiros, remanescendo apenas três acórdãos para análise.

Em seguida, as expressões de busca foram alteradas para “motorista profissional” e “doença”, encontrando-se nove acórdãos. Três deles foram excluídos por já constarem dos resultados da pesquisa imediatamente anterior e dois outros desconsiderados por impertinência temática, restando quatro acórdãos.

Por fim, uma terceira consulta foi feita a partir das expressões “motorista profissional” e “acidente”, alcançando 41 resultados. Sete acórdãos foram desconsiderados por já terem figurado entre os resultados das outras duas buscas, e outros oito foram excluídos por impertinência temática – por não tratarem, nem sequer de forma remota, de questões relacionadas à saúde ou por não terem como parte motorista profissional de transporte rodoviário de cargas –, resultando em 26 acórdãos.

Dessa forma, no eixo do direito à saúde do motorista profissional de transporte de cargas, a análise compreendeu 33 acórdãos, que compõem o *Grupo 1*.

A análise quantitativa dos acórdãos do Grupo 1 está descrita nas tabelas constantes do Anexo I, que contêm os dados a seguir: a) número do processo; b) Turma julgadora; c) data da publicação; d) gênero do trabalhador; e) parte recorrente; f) temas do Recurso de Revista relacionados à saúde; g) fundamentação do Recurso de Revista; h) dispositivo do acórdão do TST; i) fundamentação do acórdão do TST; j) parâmetros constitucionais do acórdão do TST; k) reconhecimento da responsabilidade civil do empregador; l) acidente de trabalho; m) danos materiais; n) danos morais; o) fatos e provas; p) articulação entre saúde e duração do trabalho.

Paralelamente, em um *segundo eixo* de pesquisa, procurou-se aferir (i) os principais temas das demandas que chegam ao TST envolvendo a aplicação de normas pertinentes ao tempo de trabalho e à limitação da duração do trabalho dos motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas; (ii) o padrão regulatório oferecido pelo Tribunal; (iii) a utilização de parâmetros constitucionais; e (iv) a existência de articulação entre os direitos à limitação da jornada de trabalho e à saúde na fundamentação dos acórdãos do TST.

Nesse sentido, efetuou-se consulta de jurisprudência nos mesmos moldes adotados no primeiro eixo – acórdãos de julgamento de recursos da classe “Recurso de Revista”, com data de publicação entre 17.06.2012 e 28.10.2022 –, mas desta vez utilizando as expressões “motorista profissional” e “jornada”. A busca resultou em 61 acórdãos, dos quais 28 foram excluídos por impertinência temática.

Em adição, com base nos mesmos parâmetros, buscou-se pelos acórdãos de Recurso de Revista que contivessem as expressões “motorista profissional” e “intervalo” na ementa, o que

resultou em 40 acórdãos. No entanto, desse total, 37 foram excluídos por já terem sido considerados no levantamento a partir da expressão “jornada”, e um foi excluído pelo fato de a parte reclamante não se enquadrar na categoria dos motoristas profissionais.

Portanto, quanto ao direito à limitação da jornada de trabalho do motorista profissional de transporte de cargas, foram selecionados 35 acórdãos para análise, compreendidos pelo *Grupo 2*.

Esses acórdãos foram analisados quantitativamente por meio da organização de tabelas – que se encontram no anexo II – com as seguintes informações: a) número do processo; b) Turma julgadora; c) data da publicação; d) gênero do trabalhador; e) parte recorrente; f) temas do Recurso de Revista relacionados à duração do trabalho; g) fundamentação do Recurso de Revista; h) dispositivo do acórdão do TST; i) fundamentação do acórdão do TST; j) parâmetros constitucionais do acórdão do TST; k) fatos e provas; l) articulação entre duração do trabalho e saúde.

Por fim, acerca da utilização da expressão “motorista profissional” como parâmetro de busca jurisprudencial, cumpre fazer algumas observações.

Em pesquisa diversa, constatou-se que as ementas dos acórdãos do TST, em geral, não trazem qualquer referência à categoria do motorista profissional, nem mesmo por meio da nomenclatura genérica de “motorista”⁵⁸⁴.

Além disso, sabe-se que a categoria dos motoristas profissionais é integrada por diversos “tipos” de motorista, como motoristas de passageiros, operadores de máquinas agrícolas e motoristas de cargas, que podem vir a ser designados coloquialmente por meio de uma ampla gama de expressões. O motorista de transporte de cargas, por exemplo, pode ser chamado de “motorista de caminhão”, “caminhoneiro”, “motorista de carreta”, “carreteiro”, “cegonheiro”, entre muitas outras denominações.

Dessa forma, caso o levantamento considerasse não apenas as expressões na ementa, mas também no corpo dos acórdãos, e se fossem utilizadas como parâmetros de pesquisa outras expressões que também designam motoristas profissionais de transporte de cargas, a consulta poderia resultar em uma quantidade mais expressiva de acórdãos.

No entanto, fez-se a opção por limitar a busca às expressões constantes da ementa e ao termo “motoristas profissionais”, considerando-se (i) a nomenclatura oficial da categoria (“motorista profissional”), com base nas Leis n. 12.619/2012 e 13.103/2015, diplomas centrais

⁵⁸⁴ ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. **Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional**: dano existencial em perspectiva. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2019, p. 47.

para a análise tecida no terceiro capítulo; (ii) que o conteúdo da ementa, enquanto resumo, deve refletir os fatos relevantes, a questão jurídica posta e o entendimento do julgador⁵⁸⁵; e (iii) as limitações de tempo e de recursos de uma dissertação de mestrado.

Ademais, entende-se que as amostras de 35 e 33 acórdãos em cada grupo são suficientemente representativas para responder às perguntas de pesquisa formuladas, traçando um panorama geral da jurisprudência do TST quanto aos temas dos direitos à saúde e à limitação da jornada de trabalho do motorista profissional de transporte de cargas.

Os principais dados obtidos nas análises dos grupos 1 e 2 foram compilados em gráficos, confeccionados por meio do programa “*Microsoft Excel*”, de modo a facilitar a visualização do padrão de decisões. Esses achados da pesquisa quantitativa serão descritos no tópico a seguir, juntamente com reflexões qualitativas a respeito da fundamentação dos acórdãos citados.

Note-se que, em razão da divisão da pesquisa de jurisprudência em dois eixos temáticos, que compreendem o mesmo recorte temporal, houve acórdãos que apareceram nos resultados de ambas as buscas – o que, aliás, era o que se esperava encontrar, já que o que se vem sustentando até aqui é a condição de inseparabilidade entre o direito fundamental à limitação da jornada e o direito fundamental à saúde do trabalhador. Assim, os acórdãos presentes nos dois grandes grupos amostrais foram devidamente sinalizados ao longo da descrição dos resultados.

4.2. Resultados da análise jurisprudencial.

4.2.1. Grupo 1: Direito fundamental à saúde do motorista profissional de transporte de cargas.

Conforme adiantado, o primeiro eixo de pesquisa concentrou-se em acórdãos do TST em sede de Recurso de Revista, publicados entre 17.06.2012 e 28.10.2022, que contivessem na ementa as expressões “motorista profissional” e “saúde”, “doença” ou “acidente”.

Excluídos os acórdãos em duplicidade, os que não veiculavam discussões jurídicas relacionadas ao direito à saúde do trabalhador e os que não tinham como parte motorista

⁵⁸⁵ GUIMARÃES, José Augusto Chaves. **Elaboração de ementas jurisprudenciais**: elementos teórico-metodológicos. Marília: Unesp, 2015, p. 85. Disponível em: <https://www.cjf.jus.br/cjf/corregedoria-da-justica-federal/centro-de-estudos-judiciarios-1/publicacoes-1/monografias-do-cej2/volume-9-2013-2004/view/++widget++form.widgets.arquivo/@@download/Vol.+9+%282004%29+Elabora%C3%A7%C3%A3o+de+ementas+jurisprudenciais+elementos+te%C3%B3rico-metodol%C3%B3gicos.pdf>. Acesso em 01.11.2022; e CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA. **Diretrizes para a elaboração de ementas**. Brasília, 2021. Disponível em: <https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/2021/09/diretrizes-elaboracao-ementas-uerj-reg-cnj-v15122021.pdf>. Acesso em 01.11.2022.

profissional de transporte rodoviário de cargas, enquadraram-se nesse primeiro grupo amostral 33 decisões, cujos dados foram tabulados no anexo I. Para fins de exposição dos achados de pesquisa, optou-se por dividir os acórdãos selecionados por tema.

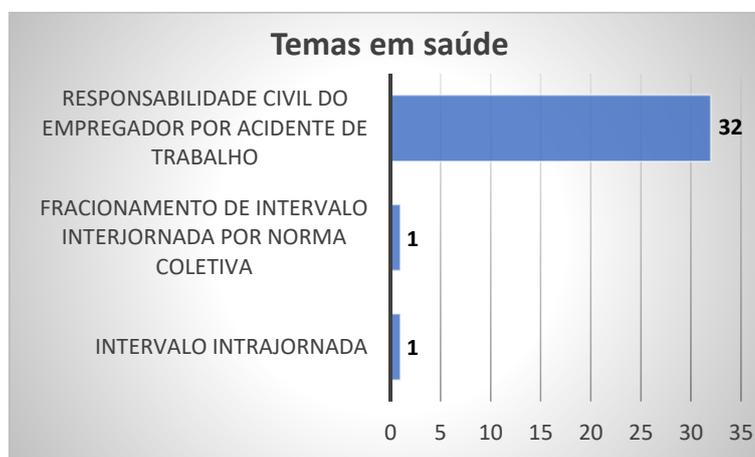


Gráfico 1 - Temas em saúde

(Fonte: elaborado pela autora a partir das informações obtidas no sítio do TST)

O **gráfico 1** revela ter sido a *responsabilidade civil do empregador por acidente de trabalho* o tema mais recorrente relacionado à saúde do motorista profissional de transporte de cargas, aparecendo em 32 dos 33 acórdãos analisados.

Como os temas do *fracionamento do intervalo interjornada por norma coletiva* e da *supressão do intervalo intrajornada* só apareceram cada qual uma única vez, optou-se por primeiramente descrever as informações que lhes são pertinentes e, em seguida, expor os gráficos que dão conta do padrão decisório em torno do tema da responsabilidade civil do empregador – que se considerou um subgrupo amostral.

O *fracionamento do intervalo interjornada* foi tema do **RR 11244-96.2016.5.03.0052**⁵⁸⁶, que também integrou o Grupo 2. O recurso, interposto pela reclamada, buscava reformar a declaração de invalidade de norma coletiva que autorizava a concessão fragmentada do intervalo interjornada. No entanto, o TST concluiu que o instrumento extravasou os limites da autonomia coletiva ao comprometer norma de saúde e segurança do trabalho.

⁵⁸⁶ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 11244-96.2016.5.03.0052**, Relatora: Ministra Delaíde Miranda Arantes, data de julgamento: 21.08.2018, 2ª Turma, data de publicação: 24.08.2018.

Também se verificou uma ocorrência do tema da *supressão do intervalo intrajornada*, no **RR 897-09.2013.5.09.0095**⁵⁸⁷, que igualmente figurou no Grupo 2. Trata-se de Recurso de Revista interposto pela parte reclamada que não foi conhecido, mantendo-se decisão do Regional na qual restou consignado que “as normas concernentes ao intervalo intrajornada constituem matéria de ordem pública que objetiva preservar a saúde e higiene do empregado”, para concluir pela necessidade de pagamento integral do intervalo intrajornada com acréscimo de 50% sobre o valor da hora normal de trabalho, nos dias em que houve supressão.

A seguir, faz-se a análise do subgrupo amostral de acórdãos em que o TST tratou de pedidos de responsabilização civil da reclamada para o pagamento de indenização por danos decorrentes de acidente de trabalho.

4.2.1.1. Responsabilidade civil do empregador por acidente de trabalho.

Os recursos que tratam do tema permeiam, sobretudo, a aplicação da teoria da responsabilidade objetiva do empregador em relação aos danos sofridos por trabalhador no exercício de atividade profissional de risco, decorrentes de acidentes de trabalho típicos e doenças ocupacionais.



Gráfico 2 - Autoria (responsabilidade civil por acidente de trabalho)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

O **gráfico 2** aponta que a metade dos recursos de revista inseridos neste subgrupo (ou seja, dezesseis) foi interposta pela parte reclamada. Já quinze recursos, equivalentes a 47% do

⁵⁸⁷ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 897-09.2013.5.09.0095**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 26.06.2019, 2ª Turma, data de publicação: 28.06.2019.

subgrupo amostral, foram de autoria do reclamante. Apenas um acórdão (**RR 36800-74.2013.5.17.0001**⁵⁸⁸) compreendeu recursos de revista de ambas as partes, tendo a reclamada postulado a inaplicabilidade da responsabilidade objetiva, e o reclamante, por sua vez, a majoração da verba indenizatória fixada na origem.



Gráfico 3 - Reconhecimento da responsabilidade civil do empregador

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

No **gráfico 3**, observa-se que a Corte Superior, em 31 dos 32 acórdãos desta amostra (97%), reconheceu a responsabilidade civil do empregador pelo acidente de trabalho, quer mantendo, quer reformando a decisão do Tribunal Regional.

Em apenas um dos acórdãos (**RR 1600-94.2013.5.03.0033**⁵⁸⁹) o TST entendeu pela não configuração da responsabilidade civil do empregador. Nesse caso, aplicou-se a Súmula n. 126 para não conhecer do recurso do reclamante, considerando-se ter o acórdão regional registrado a ausência denexo de causalidade entre o acidente de trabalho automobilístico e a perda auditiva desenvolvida pelo trabalhador, com base em laudo no qual o perito informava não dispor de elementos para caracterizar o liame causal.

⁵⁸⁸ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 36800-74.2013.5.17.0001**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 23.06.2021, 2ª Turma, data de publicação: 28.10.2016.

⁵⁸⁹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 1600-94.2013.5.03.0033**, Relator: Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos, data de julgamento: 09.05.2018, 4ª Turma, data de publicação: 15.06.2018.

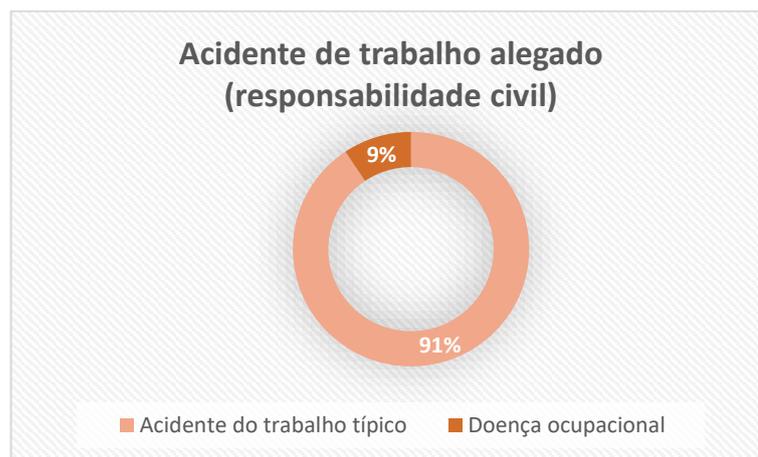


Gráfico 4 - Acidente de trabalho alegado

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

O **gráfico 4** evidencia que, em apenas 9% dos acórdãos proferidos sobre o tema da responsabilidade civil do empregador, o acidente alegado pelo motorista profissional consistiu em *doença ocupacional*. Trata-se somente de três casos, em que relatadas as patologias de lombocialegia, entorse de punho e perda auditiva. Em 29 casos, correspondentes a 91% da amostra, o pedido de indenização se deu com base em *acidente de trabalho típico*, sendo 27 deles acidentes de trânsito.



Gráfico 5 - Decisão do TRT mantida ou reformada (responsabilidade civil por acidente de trabalho)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

Conforme disposto no **gráfico 5**, em metade dos casos do subgrupo amostral, a decisão do regional que reconheceu a responsabilidade civil do empregador pelo acidente de trabalho

foi mantida. Em porcentagem ligeiramente menor (41%), estão os acórdãos que reformaram a decisão proferida na origem, assentando a configuração da responsabilidade patronal.

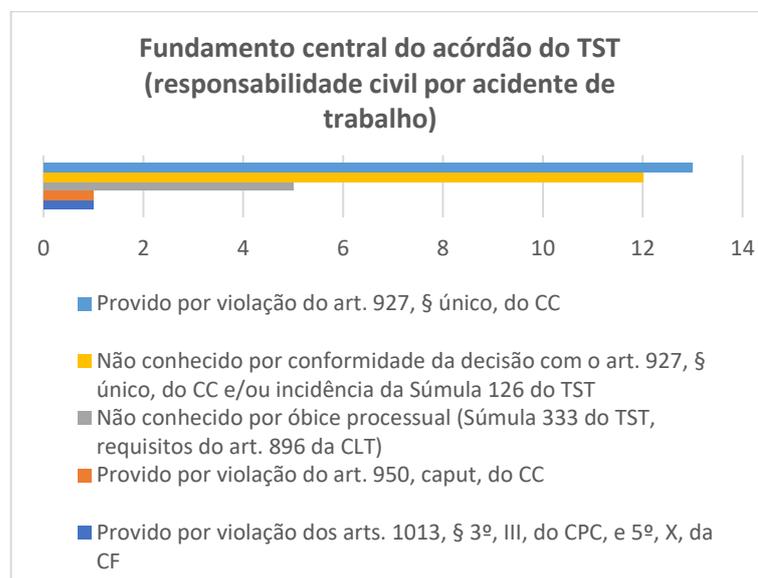


Gráfico 6 - Fundamento central do acórdão do TST (responsabilidade civil por acidente de trabalho)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

Finalmente, o **gráfico 6** indica que treze recursos de revista (41% desta amostra) foram providos pelo TST com fundamento em violação do art. 927, parágrafo único, do Código Civil, dispositivo que prevê a responsabilidade objetiva “quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem”. De outro lado, doze recursos (37%) não foram conhecidos pela Corte Trabalhista com base na ausência de violação ao art. 927 do CC e/ou na aplicação do óbice da Súmula n. 126 do TST.

A análise quantitativa dos acórdãos do subgrupo amostral revela que, embora a tese da responsabilidade objetiva por acidente de trabalho possa não estar tão bem sedimentada nas instâncias inferiores, esta se consolidou no TST, que tende a considerar o transporte rodoviário uma atividade de risco.

4.2.1.2. Grupo 1: Utilização de parâmetros constitucionais e dispositivos elencados.

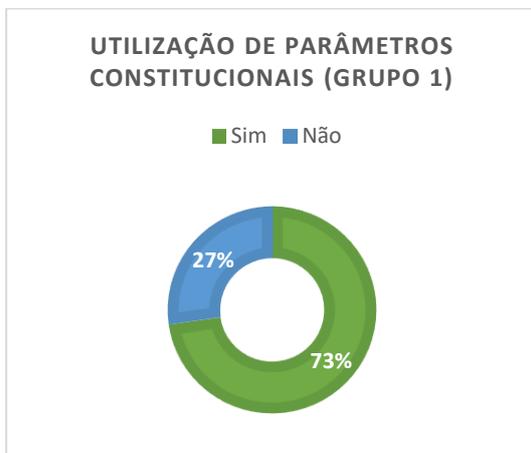


Gráfico 7 - Utilização de parâmetros constitucionais (grupo 1)

(Fonte: elaborado pela autora)

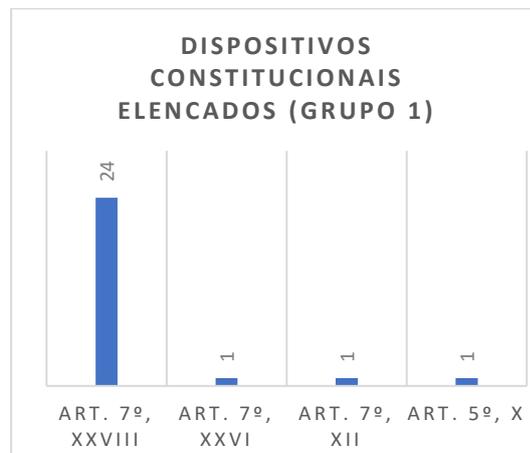


Gráfico 8 - Dispositivos constitucionais elencados (grupo 1)

(Fonte: elaborado pela autora)

No **gráfico 7**, vê-se que, em 73% dos acórdãos do Grupo 1, o TST se utilizou de parâmetros constitucionais para fundamentar suas decisões. Entre eles, o *art. 7º, XXVIII* é o dispositivo constitucional elencado com maior frequência, aparecendo como fundamento de 24 acórdãos, conforme se vê no **gráfico 8**.

Essa predominância se explica porque o *art. 7º, XXVIII*, da CF alberga o direito fundamental do trabalhador à indenização por acidente de trabalho, quando o empregador incorrer em dolo ou culpa. Na medida em que faz referência expressa à comprovação de culpa, o dispositivo trata de hipótese de responsabilidade subjetiva.

Por sua vez, o *art. 950*, parágrafo único, do CC, como já mencionado, dispõe haver “obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem”.

Assim, a discussão trazida ao TST por meio dos recursos de revista analisados referiu-se majoritariamente à aplicação da responsabilidade objetiva fundada no risco da atividade aos danos acidentários trabalhistas, considerado o menor alcance da disposição do *art. 7º, XXVIII*, da CF.

Nessas oportunidades, o TST assentou a aplicação da responsabilidade objetiva, entendendo que a referida norma constitucional não exclui a incidência da exceção prevista no diploma civil, que amplia a proteção ao trabalhador que realiza atividades de risco. Nessa linha,

o TST também afirmou repetidamente o risco acentuado que é inerente à atividade do motorista profissional, em razão dos perigos do trânsito, apto a atrair a responsabilização objetiva.

Quanto aos demais parâmetros constitucionais aventados, identificou-se, no julgamento do **RR 578-31.2012.5.24.0007**⁵⁹⁰, referência ao *art. 7º, inciso XXVI, da CF* e à Convenção n. 155 da OIT para afastar a alegação de culpa exclusiva do reclamante pelo acidente automobilístico de que fora vítima. Confira-se trecho do acórdão:

Por fim, ressalto que a Constituição Federal garante redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas ao trabalhador o direito à “de saúde, higiene e segurança”. Além disso, a Convenção 155 da OIT – ratificada pelo Brasil – dispõe que “Deverá ser exigido dos empregadores que, na medida que for razoável e possível, garantam que os locais de trabalho, o maquinário, os equipamentos e as operações e processos que estiverem sob seu controle são seguros e não envolvem risco algum para a segurança e a saúde dos trabalhadores”.

Assim, não há falar em culpa exclusiva da vítima, devendo o empregador ser objetivamente responsabilizado pelos danos decorrentes do infortúnio.

Ademais, ao apreciar o **RR 11244-96.2016.5.03.0052**⁵⁹¹ (também presente no Grupo 2), em que impugnada a declaração de invalidade de norma coletiva a prever o fracionamento do intervalo interjornada, a Segunda Turma afastou a arguida ofensa ao *art. 7º, XXVI*, porquanto as regras de intervalo seriam normas de saúde, infensas à negociação coletiva.

Também se adotou o parâmetro constitucional do *art. 5º, X*, no julgamento do **RR 1000424-72.2018.5.02.0435**⁵⁹², que foi provido por negativa de prestação jurisdicional, tendo em vista a omissão do tribunal de origem quanto aos pedidos de indenização por dano moral e estético, não obstante o reconhecimento da responsabilidade civil do empregador por acidente de trabalho.

⁵⁹⁰ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 578-31.2012.5.24.0007**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 04.10.2017, 2ª Turma, data de publicação: 06.10.2017.

⁵⁹¹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 11244-96.2016.5.03.0052**, Relatora: Ministra Delaíde Miranda Arantes, data de julgamento: 21.08.2018, 2ª Turma, data de publicação: 24.08.2018.

⁵⁹² BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 1000424-72.2018.5.02.0435**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 16.06.2021, 3ª Turma, data de publicação: 25.06.2021.

4.2.1.3. Grupo 1: Articulação entre os direitos à saúde e à limitação da jornada de trabalho.

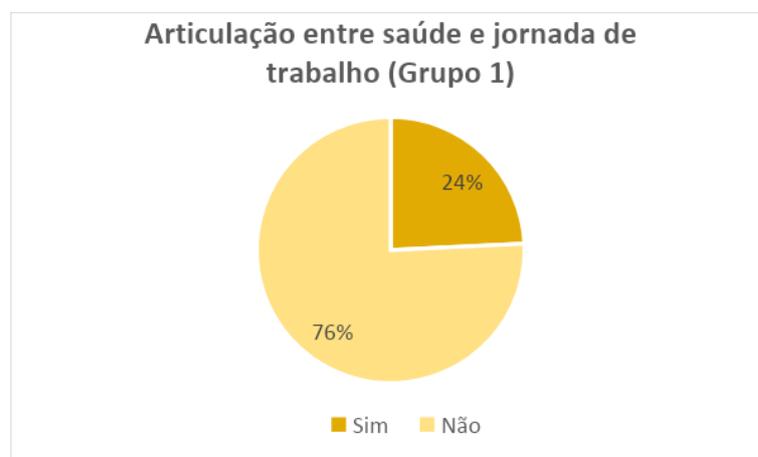


Gráfico 9 - Articulação entre saúde e duração do trabalho (grupo 1)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

Finalmente, o **gráfico 9** ilustra que, em 8 dos 33 acórdãos analisados neste grupo amostral, houve alguma articulação entre os direitos à saúde e à limitação da jornada de trabalho.

Ao não conhecer do já citado **RR 36800-74.2013.5.17.0001**⁵⁹³ (que também compõe o Grupo 2), no qual a reclamada impugnava a condenação ao pagamento de indenização por danos materiais e morais ao motorista profissional acometido de lombociatalgia – de que resultou perda total da capacidade laborativa para a atividade –, a Segunda Turma do TST ratificou a conclusão do regional quanto à existência denexo de causalidade entre a doença e a atividade do transporte de cargas, veja-se:

Sendo assim, o Regional concluiu pela demonstração do nexode causalidade ente a doença adquirida e o trabalho desempenhado em favor da reclamada, diante da constatação, no próprio laudo pericial, “que o reclamante é portador de lombociatalgia esquerda, doença classificada pelo CID-10 M51”, “*que os problemas de coluna advindos do exercício da função de motorista, somada ao fato de principalmente quando o empregado cumpre extensa jornada de trabalho, consistem em fator de risco à saúde do obreiro*”, além da verificação de “que a lista C do anexo II do Regulamento da Previdência Social (Decreto nº 3.048) estabelece a correlação entre as doenças que acometem o obreiro (CID 10 M51) e a atividade econômica do empregador, qual seja, transporte rodoviário de carga (Classe 4930), presumindo-se, portanto, o nexotécnico epidemiológico” (pág. 290).

⁵⁹³ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 36800-74.2013.5.17.0001**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 23.06.2021, 2ª Turma, data de publicação: 28.10.2016 (grifo acrescido).

Assim, reconheceu-se que o exercício da atividade de transporte oferece risco ergonômico à saúde do trabalhador – conforme visto no tópico 3.5.1 –, que é intensificado pelas longas jornadas de trabalho comumente cumpridas pela categoria profissional dos motoristas.

No acórdão, também se destacou que “a Corte regional apontou de forma clara que ‘a reclamada não demonstrou haver implementado ações preventivas direcionadas à preservação da saúde do autor no trabalho, suficientes a evitar o agravamento da patologia que a acometeu, motivo pelo qual considero que houve culpa da reclamada, por violação do dever geral de cautela’”, afastando assim a alegada violação do art. 7º, XXVIII, da CF.

Dessa maneira, além de confirmar a responsabilidade objetiva em função do risco da atividade, reconheceu-se também ter havido conduta culposa por parte do empregador, por não ter tomado medidas de preservação da saúde do trabalhador.

No julgamento do **RR 11244-96.2016.5.03.0052**⁵⁹⁴ (constante igualmente do Grupo 2), manteve-se o acórdão regional que assentara a invalidade do fracionamento do intervalo interjornada por negociação coletiva, por considerar o descanso de onze horas patamar mínimo para a preservação da saúde física e mental do trabalhador. Consignou o acórdão:

[...] por se tratar de norma atinente à saúde e segurança do trabalhador, esta Corte tem entendido que, assim como ocorre com relação ao intervalo intrajornada, extravasa o espectro de negociação coletiva o comprometimento do período mínimo previsto para o repouso entre uma jornada e outra.

Considerou-se inaplicável a disciplina da Lei n. 13.103/2015, a qual, como visto no tópico 3.4.3, autorizou o fracionamento do intervalo interjornada em dois períodos – um de, no mínimo, oito horas, e o outro a ser usufruído dentro das dezesseis horas seguintes ao término do primeiro – conforme o art. 235-C, § 3º, da CLT.

No **RR 897-09.2013.5.09.0095**⁵⁹⁵, tratou-se não só do tema da responsabilidade do empregador pelos danos causados por acidente de trabalho – colisão automobilística em razão do qual o motorista profissional teve de se submeter a cirurgia para colocação de platina na tíbia direita –, como também da supressão de intervalos intrajornada.

Quanto ao primeiro tema, não foi conhecido o recurso, registrando o acórdão da Corte Superior ser objetiva a responsabilidade pelo acidente de trânsito, “uma vez que é notório o

⁵⁹⁴ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 11244-96.2016.5.03.0052**, Relatora: Ministra Delaíde Miranda Arantes, data de julgamento: 21.08.2018, 2ª Turma, data de publicação: 24.08.2018.

⁵⁹⁵ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 897-09.2013.5.09.0095**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 26.06.2019, 2ª Turma, data de publicação: 28.06.2019.

risco da atividade que exige o deslocamento nas estradas brasileiras em razão dos elevados números de acidentes de trânsito nesses locais”.

Tampouco foi conhecido o Recurso de Revista quanto ao tema do intervalo, mantendo-se a conclusão do Tribunal Regional de que a supressão de parte do intervalo intrajornada implicaria o pagamento total do período correspondente, acrescido do adicional de horas extras, conforme a Súmula n. 437, I, do TST, pois “adotar entendimento diverso seria possibilitar a flexibilização de norma afeta à saúde e segurança do trabalhador, o que não se admite”.

Há que se registrar, no entanto, que a aplicação do referido entendimento aos contratos firmados a partir da vigência da Lei n. 13.467/2017 fica comprometida, em razão da alteração do art. 71, § 4º, da CLT, que passou a dispor que seria devido pagamento apenas do período suprimido em havendo concessão parcial de intervalo intrajornada (cf. tópico 2.3.6).

Também não foi conhecido o **RR 146300-11.2010.5.17.0121**⁵⁹⁶, no qual a parte reclamada sustentava a inaplicabilidade da responsabilidade objetiva pelo dano decorrente de acidente de trânsito que agravava quadro de lombalgia do motorista profissional. No julgamento, observou-se:

O acórdão regional, contudo, expôs de forma muito clara o contexto fático que o levou a concluir pela responsabilização da reclamada: O julgado firmou entendimento no sentido de que a atividade de motorista profissional é de risco, porque submete o empregado a risco maior do que aquele a que é submetido o cidadão comum. Entendeu ainda que não há indícios de que tenha havido culpa exclusiva da vítima. Por fim, comungou com o entendimento do Juízo da Origem de que *a excessiva jornada exercida pelo embargado contribuiu para a ocorrência do acidente de trabalho*.

Com efeito, o acórdão recorrido registrara que a jornada de doze horas, incompatível com o risco da atividade, era “sistematicamente extrapolada” e que o reclamante contava com apenas trinta minutos para refeição e descanso, concluindo que “a falta de atenção do motorista decorreu do cansaço e exaustão impostos pela jornada excessiva na direção da carreta, somado a idade avançada do obreiro de 57 anos”.

Também no julgamento do **RR 260500-90.2009.5.09.0023**⁵⁹⁷, ao justificar a aplicação da responsabilidade objetiva do empregador nos casos de acidente de trabalho, afastando a tese de violação do art. 7º, XXVIII, da CF, a Segunda Turma associou o risco do transporte rodoviário de cargas à rigidez do controle de prazos de entrega, confira-se:

⁵⁹⁶ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 146300-11.2010.5.17.0121**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallman, data de julgamento: 24.05.2017, 2ª Turma, data de publicação: 02.06.2017 (grifo acrescido).

⁵⁹⁷ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 260500-90.2009.5.09.0023**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 30.04.2014, 2ª Turma, data de publicação: 09.05.2014 (grifo acrescido).

[...] não há dúvida de que a atividade profissional desempenhada pelo reclamante era de risco, pois o motorista de caminhão (motorista profissional) está mais sujeito a acidentes do que o motorista comum, pois se submete a *rígido controle de prazos de entrega das mercadorias transportadas*, assim como o intenso tráfego de veículos nas autoestradas.

Por sua vez, a Quinta Turma, ao apreciar o **RR 1732-42.2012.5.15.0005**⁵⁹⁸, manteve a condenação da reclamada ao pagamento de indenização por danos materiais e morais em razão do acidente automobilístico que causou a morte do motorista profissional, com fundamento na responsabilidade objetiva. Destacando o enquadramento da função de motorista profissional como uma atividade de risco, nos termos da jurisprudência pacífica do tribunal, o acórdão registrou:

A situação de risco não se verifica somente pelo tipo de veículo que o motorista utiliza, mas sim pelas condições de tráfego a que é submetido e por qual período, se constantemente ou esporadicamente, a fim de que fique caracterizado um risco de acidente acima da média da pessoa comum. *Logicamente, aquele que exerce a atividade de motorista profissional, dirigindo o dia todo e trafegando em rodovias na zona rural, muitas das vezes, está exposto a situação de risco mais acentuada que o homem médio.*

A Corte também trouxe dados estatísticos a respeito de acidentes de trânsito em rodovias federais, indicando como causas mais frequentes “a imprudência e a desatenção dos motoristas, ingestão de bebidas alcólicas e desrespeito às regras de trânsito”. A fundamentação foi finalizada com a seguinte constatação, novamente se associando as longas jornadas de trabalho ao risco de acidentes:

Ademais, os fundamentos para classificar a atividade como sendo de risco é [sic] o fato de o empregado exercer a função de motorista profissional, utilizando veículos automotores como condição para a prestação de serviços, *em condições cotidianas e por longas horas, nas quais ficam constantemente expostos a riscos de acidentes no trânsito*, acima dos índices a que estão sujeitas as pessoas comuns.

Novamente rejeitando a alegação de violação do art. 7º, XXVIII, a Segunda Turma não conheceu do **RR 33900-61.2009.5.15.0051**⁵⁹⁹, por meio do qual a parte reclamada insurgiu-se contra a condenação de reparação de danos morais e materiais advindos de acidente fatal de trânsito, fundamentada no art. 927, parágrafo único, do CC.

⁵⁹⁸ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 1732-42.2012.5.15.0005**, Relator: Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos, data de julgamento: 04.10.2017, 5ª Turma, data de publicação: 13.10.2017 (grifos acrescidos).

⁵⁹⁹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 33900-61.2009.5.15.0051**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 22.04.2015, 2ª Turma, data de publicação: 30.04.2015.

Além de confirmar a admissão da teoria da responsabilidade objetiva em função do risco da atividade no âmbito do Direito do Trabalho, a Turma referiu-se à “confissão da testemunha no sentido de que o motorista tinha pouco tempo de sono, aproximadamente 5h30 e somente descansavam durante o carregamento ou descarregamento”, citando o registro, no acórdão recorrido, de condições de trabalho que se somavam ao risco inerente ao tráfego de veículos.

Finalmente, no **RR 123900-06.2009.5.17.0002**⁶⁰⁰ (que também integra o Grupo 2), novamente se impugnou condenação da empregadora em danos materiais e morais por acidente de trânsito envolvendo motorista profissional, que terminou na morte do trabalhador. Também neste caso, o TST notou ter restado consignado no acórdão recorrido o seguinte:

A reclamada era condescendente com a extensa jornada praticada, porquanto pagava comissões para as viagens mais exaustivas, o que contribuiu para o óbito do empregado, em razão do estado de cansaço em que se encontrava no momento do acidente. No caso, está evidenciado que o empregador não tomou medidas preventivas a coibir o acidente, no sentido de preservar o empregado de mais uma viagem longa num curto intervalo.

Ademais, observou-se que, independentemente de prova da culpa da empregadora, a atividade desempenhada pelo empregado era de risco, uma vez que “o motorista de caminhão (motorista profissional) está mais sujeito a acidentes do que o motorista comum”, o que atrairia a responsabilidade objetiva do empregador pelos acidentes de trabalho.

4.2.2. Grupo 2: Direito fundamental à limitação da jornada de trabalho do motorista profissional de transporte de cargas.

O segundo eixo da pesquisa jurisprudencial, rememora-se, compreendeu 35 acórdãos de julgamento de recursos de revista pelo TST, publicados entre 17.06.2012 e 28.10.2022, com as expressões “motorista profissional” e “jornada” ou “motorista profissional” e “intervalo” na ementa e pertinência temática em relação ao estudo da duração do trabalho do motorista profissional de transporte de cargas.

Os dados de cada acórdão foram organizados nas tabelas do Anexo II. À semelhança do que foi feito em relação aos acórdãos do Grupo 1, os resultados das decisões também serão expostos, inicialmente, conforme os temas arguidos em relação à duração do trabalho, para

⁶⁰⁰ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 123900-06.2009.5.17.0002**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 04.09.2013, 2ª Turma, data de publicação: 13.09.2013 (grifo acrescido).

depois passar-se à análise da utilização de parâmetros constitucionais e da articulação entre os direitos à saúde e à limitação da jornada.



Gráfico 10 - Temas em duração do trabalho

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

A partir da visualização do **gráfico 10**, percebe-se que as grandes matérias relacionadas à duração do trabalho do motorista profissional de transporte de cargas que alcançam o TST por meio de Recurso de Revista consistem no *tempo de espera*, que apareceu em 18 decisões, e nas *horas extraordinárias* (controle e extensão da jornada), que foram objeto de dez dos 35 recursos analisados. Também se destaca a discussão em torno do *dano extrapatrimonial* pelo excesso de jornada ou por pernoite no veículo, retratada em seis acórdãos. A análise quantitativa dos acórdãos envolvendo cada um desses temas será feita separadamente nos tópicos 4.2.2.1, 4.2.2.2 e 4.2.2.3.

Em seguida, aparecem a *responsabilização civil do empregador por acidente de trabalho*, o descumprimento de norma de *intervalo* e os efeitos do *tempo de repouso* (com três ocorrências cada), e, por fim, a validade de normas coletivas que preveem o *fracionamento de intervalos intrajornada*, com duas ocorrências. Todos esses temas serão objeto de análise no tópico 4.2.2.4.

4.2.2.1. Tempo de espera.

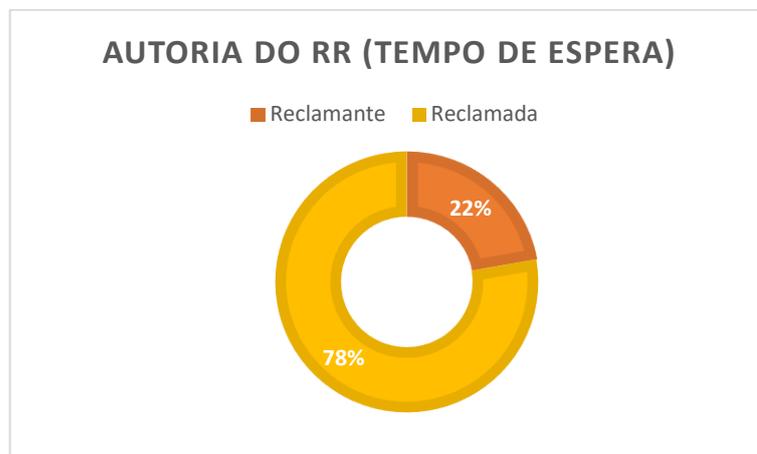


Gráfico 11- Autoria (tempo de espera)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

Primeiramente, o **gráfico 11** indica que, dos recursos de revista que tratam de tempo de espera, a maioria (78%) foi interposta pela parte reclamada. Nesses casos, buscou-se a exclusão do tempo de espera do cômputo da jornada de trabalho do reclamante e o reconhecimento de sua natureza indenizatória, com a sua supressão do cálculo de eventuais horas extras devidas e reflexos. Apenas 22% dos recursos foram interpostos pela parte reclamante, objetivando que o tempo de espera da carga e descarga do veículo fosse considerado tempo de trabalho efetivo, a ser remunerado como tal.

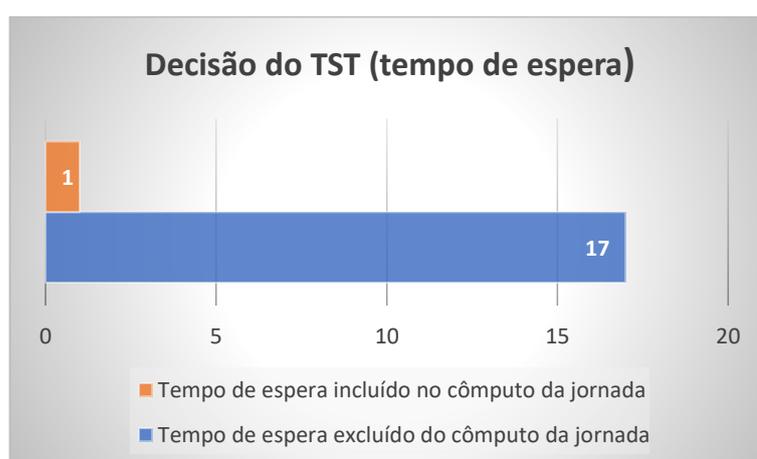


Gráfico 12 - Decisão do TST (tempo de espera)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

No **gráfico 12**, vê-se que, na maior parte dos casos (17 dos 18 que trataram do tempo de espera, ou seja, 94% desse subgrupo amostral), o TST, quer reformando, quer mantendo a decisão do Tribunal Regional, considerou que o tempo de espera não deve ser computado na jornada de trabalho. Em apenas um acórdão (6% da amostra), foi mantida decisão do TRT que considerara o tempo de espera como tempo à disposição do trabalhador e a sua remuneração como tempo de trabalho extraordinário.



Gráfico 13 - Decisão do TRT mantida ou reformada (tempo de espera)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

Nessa linha, o **gráfico 13** aponta que, em treze dos dezoito acórdãos dessa amostra (72%), o TST reformou a decisão do Tribunal Regional para excluir do cômputo da jornada o tempo de espera. Em quatro oportunidades (22%), a decisão do TRT foi mantida, também para desconsiderar o tempo de espera da extensão da jornada. Em apenas um julgado (6%) o TST manteve acórdão regional em que o tempo de espera foi considerado tempo à disposição do empregador, integrando a jornada de trabalho.

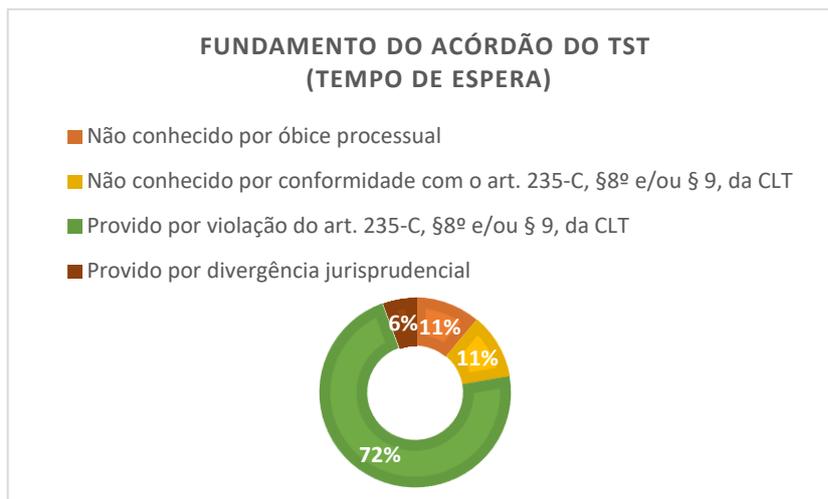


Gráfico 14 - Fundamento do acórdão do TST (tempo de espera)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

Por sua vez, o **gráfico 14** mostra que, em 72% dos acórdãos (13 das 18 decisões), o TST deu provimento ao Recurso de Revista por violação do art. 235-C, § 8º e/ou § 9º, que assenta a exclusão do tempo de espera do cômputo da jornada de trabalho, inclusive sob a forma de horas extraordinárias, e o seu caráter indenizatório. De mesma expressão foram os casos em que o TST não conheceu do Recurso de Revista por conformidade com o supracitado dispositivo ou por óbices processuais. Apenas um recurso, correspondente a 6% da amostra, foi provido (parcialmente) por divergência jurisprudencial.

Os resultados da análise quanto ao tema do tempo de espera indicam que, embora os Tribunais Regionais possam concluir que o interregno em que o motorista profissional aguardou carga/descarga ou fiscalização do veículo constituiu tempo à disposição do empregador – observando tratar-se de afazeres típicos da atividade profissional e que, portanto, deveriam integrar a jornada de trabalho e ser remunerados com adicional de horas extras –, o TST vem aplicando, imediata e automaticamente, o art. 235-C, §§ 8º e 9º da CLT.

4.2.2.2. Horas extras: controle e extensão da jornada de trabalho.



Gráfico 15 - Autoria (horas extras)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

Conforme indicado, dez dos 35 acórdãos que compõem o Grupo 2 trataram diretamente de pleitos relativos ao pagamento de horas extraordinárias. O **gráfico 15** mostra uma divisão igualitária no que tange à autoria desses recursos: metade foi interposta pela parte reclamante e a outra metade pela parte reclamada.

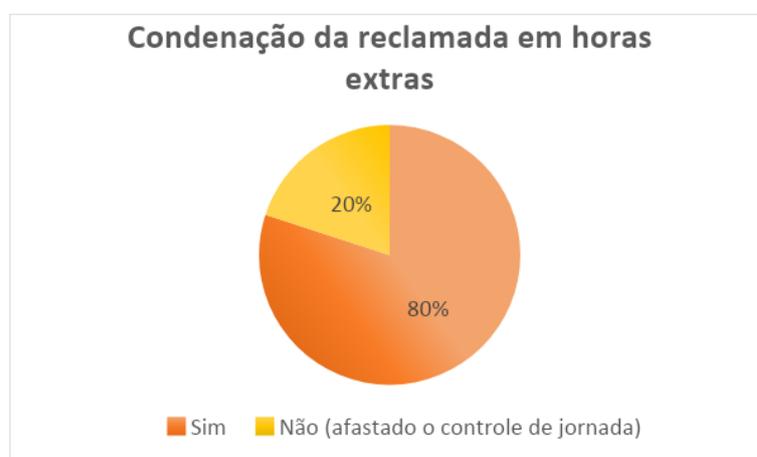


Gráfico 16 - Condenação da reclamada em horas extras

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

Já o **gráfico 16** denota que, na maior parte desses processos, houve a condenação da parte reclamada ao pagamento de horas extraordinárias. Em apenas dois dos julgamentos, ou seja, 20% da amostra, o TST ratificou acórdãos regionais que declararam a validade de

instrumentos de negociação coletivas que afastaram o controle da jornada dos motoristas profissionais, o que inviabilizou o pleito de horas extras.

Em um desses processos, o **RR-954-52.2011.5.03.0131**⁶⁰¹ (também presente no Grupo 1, mas em relação a tema distinto), embora estivesse sob exame norma coletiva negociada previamente à edição da Lei n. 12.619/2012, ainda assim é passível de crítica a validação de convenção em que se estabeleceu, ampla e genericamente, o enquadramento dos motoristas profissionais na exceção do art. 62, I, da CLT. Com efeito, apontou-se no tópico 3.2, a existência de decisões judiciais do próprio TST a afastarem esse tipo de cláusula, caso existissem, na prática laboral, mecanismos de fiscalização da jornada de trabalho pelo empregador – encaminhamento jurisprudencial cuja constitucionalidade foi confirmada pelo STF no julgamento da ADPF n. 381⁶⁰².

Ainda mais preocupante, no entanto, é a fundamentação do acórdão do **RR 487-56.2014.5.12.0054**⁶⁰³, em que o TST não conheceu de recurso contra decisão de Tribunal Regional que concluíra pela validade de cláusula de convenção coletiva, vigente nos anos de 2012 e 2013, que oferecia ao empregador a “opção” de pré-contratar sessenta horas extraordinárias, em vez de controlar a jornada de trabalho do motorista.

O voto condutor do julgamento, mesmo referenciando expressamente as Leis n. 12.619/2012 e 13.103/2015, parte do pressuposto de que o motorista seria trabalhador externo e que lhe caberia, assim, comprovar a efetiva fiscalização de sua jornada pelo empregador. Ainda que reconhecendo não haver nos autos “informações sobre a totalidade do conteúdo da norma coletiva”, o Relator afirma ser possível “inferir que houve uma legítima transação de direitos, com vantagem ao trabalhador”, o que segundo ele, reforçaria a impossibilidade do controle de jornada.

Viu-se, no tópico 3.3, que o art. 2º, V, da Lei n. 12.619/2012, em atenção à evolução da tecnologia e da dinâmica das relações de trabalho, fixou inequivocamente o direito dos motoristas profissionais ao controle de jornada e o dever dos empregadores de promovê-lo. Ainda que se pudesse sustentar, em tempos pretéritos e com algum esforço, que os motoristas profissionais deveriam ser considerados trabalhadores externos, o mesmo não pode ser afirmado diante do ordenamento jurídico e das práticas laborais do tempo presente. O controle

⁶⁰¹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 954-52.2011.5.03.0131**, Relator: Desembargador convocado Cláudio Armando Couce de Menezes, data de julgamento: 19.11.2014, 2ª Turma, data de publicação: 19.11.2014.

⁶⁰² Ver nota de rodapé n. 410, no terceiro capítulo.

⁶⁰³ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 487-56.2014.5.12.0054**, Relator: Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos, data de julgamento: 03.04.2019, 4ª Turma, data de publicação: 05.04.2019.

da jornada de trabalho do motorista profissional não se trata, portanto, de mera liberalidade patronal.



Gráfico 17 - Decisão do TRT mantida ou reformada (horas extras)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

O **gráfico 17** indica que, em quatro dos dez casos, o TST manteve a condenação em horas extras determinada pelo Tribunal Regional. Trata-se dos recursos de revista interpostos pela parte reclamada, objetivando a exclusão da condenação em horas extras com base na exceção do art. 62, I, da CLT.

No entanto, em dois dos acórdãos, a instância superior manteve a jornada fixada no acórdão regional para fins de apuração da quantidade de horas extras devidas, rejeitando os recursos de revista interpostos pela parte reclamante com o objetivo de que fosse reconhecida maior extensão da jornada de trabalho. Além disso, como já pontuado acima, dois dos acórdãos analisados mantiveram decisão pela validade do afastamento do controle de jornada por norma coletiva.

Apenas um Recurso de Revista, o **RR 1712-52.2018.5.10.0111**⁶⁰⁴, foi provido para reduzir a extensão da jornada fixada na decisão regional. A justificativa foi de que, embora a parte reclamada não tivesse apresentado os controles de jornada – o que implicaria na presunção de veracidade da jornada relatada na petição inicial, das 06h00 às 23h00, com dois intervalos de 30 minutos, duas folgas semanais e trabalho em domingos e feriados –, a duração do trabalho

⁶⁰⁴ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 1712-52.2018.5.10.0111**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 17.11.2021, 3ª Turma, data de publicação: 19.11.2021.

indicada pela reclamante não seria verossímil, contrariando a razoabilidade e a segurança. Também um único recurso interposto por reclamante (**RR 1176-14.2015.5.05.0005**⁶⁰⁵), visando à condenação da reclamada ao pagamento de horas extras, restou provido pelo TST.

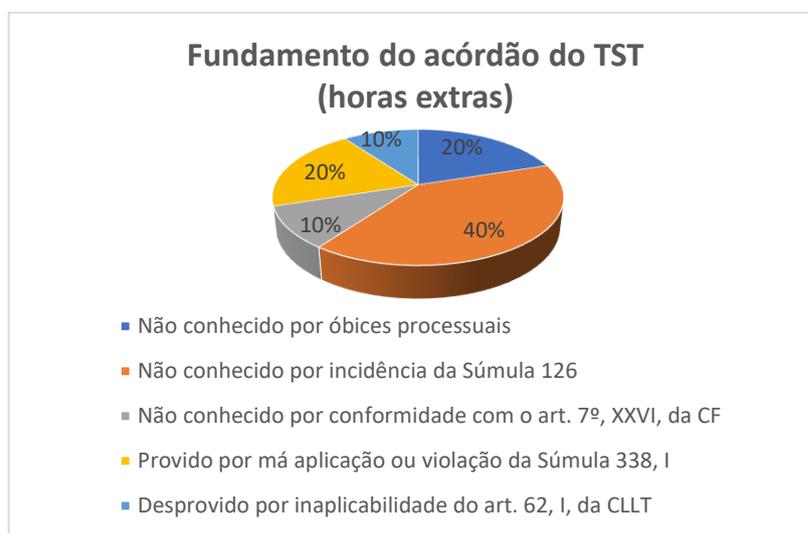


Gráfico 18 - Fundamento do acórdão do TST (horas extras)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

No **gráfico 18**, observa-se que a maior parte dos recursos de revista quanto ao tema das horas extras nem sequer ultrapassou a barreira da cognição, sobretudo porque aplicada, em 40% das decisões, a *Súmula n. 126 do TST*, a qual veda o revolvimento, em sede extraordinária, de fatos e provas.

Os dois únicos recursos providos, mencionados acima (**RR 1712-52.2018.5.10.0111**⁶⁰⁶ e **RR 1176-14.2015.5.05.0005**⁶⁰⁷) concerniam à distribuição do ônus da prova, com base na Súmula n. 338, I, do TST, a qual preconiza a presunção relativa de veracidade da jornada relatada pelo reclamante diante da não apresentação dos registros de horário pela reclamada.

A análise deste subgrupo amostral indica não haver resistência no TST para condenar as empregadoras ao pagamento de horas extras pela extrapolção da duração normal do trabalho. A constatação de que boa parte dos recursos de revista neste tema nem sequer foram conhecidos pela Corte Superior já era esperada, uma vez que a discussão alusiva à extensão da

⁶⁰⁵ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 1176-14.2015.5.05.0005**, Relatora: Ministra Delaíde Miranda Arantes, data de julgamento: 05.06.2019, 2ª Turma, data de publicação: 14.06.2019.

⁶⁰⁶ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 1712-52.2018.5.10.0111**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 17.11.2021, 3ª Turma, data de publicação: 19.11.2021.

⁶⁰⁷ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **RR 1176-14.2015.5.05.0005**, Relatora: Ministra Delaíde Miranda Arantes, data de julgamento: 05.06.2019, 3ª Turma, data de publicação: 14.06.2019.

jornada de trabalho é, em geral, eminentemente fático-probatória. Questiona-se, no entanto, a suficiência do padrão regulatório judicial direcionado à monetização do direito à limitação da jornada, mediante a remuneração de horas extraordinárias, para coibir o excesso de jornada sistêmico na categoria dos motoristas profissionais.

4.2.2.3. Danos extrapatrimoniais por excesso de jornada ou pernoite no veículo.



Gráfico 19 - Autoria (dano extrapatrimonial)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

O terceiro tema mais frequente nos 35 acórdãos do Grupo 2 foram os danos extrapatrimoniais relacionados à duração do trabalho, objeto de seis acórdãos. O **gráfico 19** representa a porcentagem desses recursos quanto à sua autoria, indicando que apenas dois deles (33%) foram interpostos pela parte reclamante, e os demais pela reclamada.



Gráfico 20 - Reconhecimento de dano extrapatrimonial

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

Já o **gráfico 20** ilustra que, na maioria dos casos (quatro acórdãos, correspondentes a 67% desse subgrupo amostral), o TST, seja reformando, seja mantendo o acórdão do Tribunal Regional, afastou a configuração de dano extrapatrimonial em razão da duração do trabalho.

Em apenas dois processos (equivalentes a 33% dos casos do subgrupo), houve condenação da reclamada ao pagamento de indenização por dano extrapatrimonial. No entanto, em um deles (**RR 183-81.2015.5.08.0103**⁶⁰⁸), o Recurso de Revista, interposto pela parte reclamada, impugnava tão somente o valor da indenização fixada pelo Tribunal de origem, e nem sequer foi conhecido pelo TST.

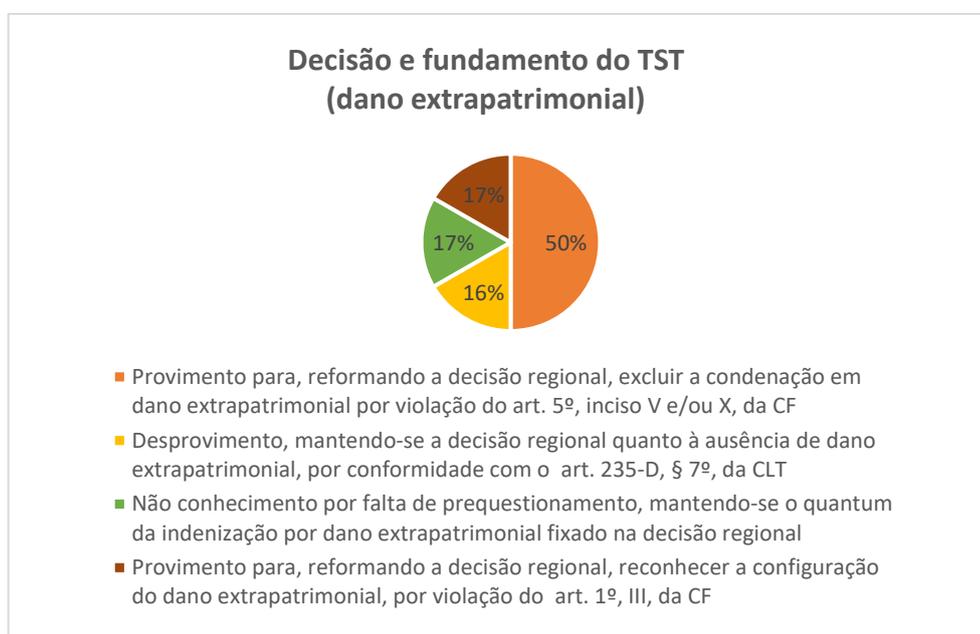


Gráfico 21 - Decisão e fundamento do TST (dano extrapatrimonial)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

O **gráfico 21** informa que, em metade dos casos desse subgrupo amostral (**RR 10248-35.2016.5.15.0062**⁶⁰⁹, **RR 11143-39.2016.5.15.0080**⁶¹⁰ e **RR 13333-29.2016.5.15.0062**⁶¹¹), o TST, dando provimento ao Recurso de Revista interposto pela reclamada, reformou o acórdão regional para excluir da condenação o pagamento de indenização por dano existencial por

⁶⁰⁸ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 183-81.2015.5.08.0103**, Relator: Ministro Claudio Mascarenhas Brandão, data de julgamento: 30.11.2016, 7ª Turma, data de publicação: 09.12.2016.

⁶⁰⁹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 10248-35.2016.5.15.0062**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 19.10.2022, 2ª Turma, data de publicação: 28.10.2022.

⁶¹⁰ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 11143-39.2016.5.15.0080**, Relator: Ministro Claudio Mascarenhas Brandão, data de julgamento: 10.08.2022, 7ª Turma, data de publicação: 19.08.2022.

⁶¹¹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo 13333-29.2016.5.15.0062**, Relator: Ministro Alexandre de Souza Agra Belmonte, data de julgamento: 16.03.2022, 3ª Turma, data de publicação: 25.03.2022

excesso de jornada, com fundamento em violação do art. 5º da CF, incisos V ou X, os quais asseguram o direito à indenização por danos morais.

O quarto Recurso de Revista apresentado pela parte reclamada buscava apenas a redução do *quantum* indenizatório fixado no regional, mas não foi conhecido por ausência de prequestionamento, conforme o art. 896, § 1º-A, I, da CLT.

Também se vê, no gráfico, que um dos recursos de revista de autoria de reclamante (**RR 2837-07.2013.5.09.0128**⁶¹²) foi provido pelo TST, que, reformando o acórdão regional, reconheceu a configuração de dano existencial em razão da “prestação contínua, excessiva e desarrazoada de horas extras”, com fundamento em violação do art. 1º, III, da CF, o qual consagra a dignidade da pessoa humana como fundamento da República.

O outro Recurso de Revista interposto pela parte reclamante (**RR 65400-10.2012.5.17.0141**⁶¹³) restou desprovido, entendendo a Corte Superior que o pernoite no veículo após o cumprimento de jornadas extenuantes não caracterizaria dano extrapatrimonial, por estar previsto no art. 235-D, § 7º, da CLT, mantendo-se a conclusão do Tribunal Regional.

De forma semelhante ao que se depreendeu da análise dos acórdãos quanto ao tema do tempo de espera, observa-se que, não obstante os Tribunais Regionais possam concluir pela configuração do dano extrapatrimonial decorrente da violação às regras de limitação da duração do trabalho, o TST tem, de forma majoritária, concluído em sentido contrário, sobretudo ao afastar a configuração do dano existencial *in re ipsa*.

4.2.2.4. Demais temas.

Além do tempo de espera, horas extraordinárias e danos extrapatrimoniais, também foram temas dos recursos de revista do Grupo 2 a responsabilização do empregador por acidente de trabalho (três ocorrências), o descumprimento de normas intervalares (três ocorrências), o tempo de repouso (três ocorrências) e o fracionamento de intervalos por instrumento coletivo (duas ocorrências).

Os recursos de revista que tiveram como tema a *responsabilidade civil do empregador por acidente de trabalho ou doença ocupacional* (**RR 36800-74.2013.5.17.0001**⁶¹⁴, **RR**

⁶¹² BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 2837-07.2013.5.09.0128**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 26.10.2016, 3ª Turma, data de publicação: 28.10.2016.

⁶¹³ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 65400-10.2012.5.17.0141**, Relator: Ministro Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, data de julgamento: 18.11.2015, 7ª Turma, data de publicação: 20.11.2015.

⁶¹⁴ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 36800-74.2013.5.17.0001**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 23.06.2021, 2ª Turma, data de publicação: 28.10.2016.

123900-06.2009.5.17.0002⁶¹⁵ e **RR 897-09.2013.5.09.0095**⁶¹⁶) foram detidamente analisados nos tópicos 4.3.1.1 e 4.3.1.3, por também terem aparecido como resultados da pesquisa de jurisprudência referente ao Grupo 1.

Como se viu, os processos tratam de pedidos de indenização por danos materiais e morais em razão de acidente automobilístico ou de doença ocupacional. Em todos eles, o TST confirmou a responsabilidade civil objetiva do empregador reconhecida pelo regional, inclusive majorando a indenização a título de danos materiais em um deles. Observando ser o transporte rodoviário de cargas atividade de risco, a Corte registrou a longa extensão das jornadas de trabalho como fator agravante.

Quanto ao tema dos *intervalos*, o TST deu provimento ao **RR 139-48.2014.5.23.0081**⁶¹⁷, interposto pelo reclamante, concluindo que a duração do trabalho delimitada pelo acórdão regional, de apenas duas folgas semanais, evidenciaria violação ao descanso intersemanal de 35 horas previsto no art. 235-C, § 3º, da CLT, com a redação dada pela Lei n. 12.619/2012, determinando assim o pagamento das horas suprimidas.

De outra parte, o **RR 497-12.2014.5.05.0017**⁶¹⁸ e o **RR 897-09.2013.5.09.0095**⁶¹⁹, apresentados pelas reclamadas, não foram conhecidos ante o óbice da Súmula n. 126 do TST. Neles, a partir da análise dos controles de jornada, o Tribunal Regional também concluíra ser devido o pagamento do período subtraído dos intervalos intersemanal e intrajornada, respectivamente, como horas extraordinárias.

Dentro da temática do *tempo de repouso*, em todos os três acórdãos identificados, o TST concluiu pela exclusão do tempo de repouso usufruído dentro do veículo do cômputo da jornada de trabalho do motorista. Ora acolheu-se o Recurso de Revista da reclamada (**RR 21254-13.2016.5.04.0202**⁶²⁰), por violação do art. 235-C, § 1º, da CLT, ora não se conheceu dos recursos de revista interpostos pelos reclamantes (**RR 10731-95.2016.5.03.0160**⁶²¹ e **RR 2837-**

⁶¹⁵ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 123900-06.2009.5.17.0002**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 04.09.2013, 2ª Turma, data de publicação: 13.09.2013.

⁶¹⁶ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 897-09.2013.5.09.0095**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 26.06.2019, 2ª Turma, data de publicação: 28.06.2019.

⁶¹⁷ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 139-48.2014.5.23.0081**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 06.11.2019, 2ª Turma, data de publicação: 19.11.2019.

⁶¹⁸ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 497-12.2014.5.05.0017**, Relatora: Ministra Dora Maria Costa, data de julgamento: 29.03.2017, 8ª Turma, data de publicação: 31.03.2017.

⁶¹⁹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 897-09.2013.5.09.0095**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 26.06.2019, 2ª Turma, data de publicação: 28.06.2019.

⁶²⁰ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 21254-13.2016.5.04.0202**, Relator: Ministro Claudio Mascarenhas Brandão, data de julgamento: 24.11.2021, 7ª Turma, data de publicação: 03.12.2021.

⁶²¹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 10731-95.2016.5.03.0160**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 29.08.2018, 3ª Turma, data de publicação: 31.08.2018.

07.2013.5.09.0128⁶²²), com base também nas disposições do art. 235-C da CLT e na Súmula n. 126 do TST.

Com relação ao *fracionamento de intervalo interjornada por norma coletiva*, a Corte Superior rejeitou os argumentos das reclamadas no sentido da validade das disposições. Não se conheceu do **RR 10017-21.2021.5.03.0012**⁶²³ sob o fundamento de que, embora a Lei n. 13.103/2015 autorize o fracionamento, o acórdão regional registrou não ter sido cumprido o requisito de fruição integral, ainda que fracionado, do intervalo interjornada, de modo que só seria possível alcançar conclusão diversa reexaminando fatos e provas, providência vedada pela Súmula n. 126 do TST. Já o **RR 11244-96.2016.5.03.0052**⁶²⁴ teve provimento negado observando-se a impossibilidade, uma vez inaplicável a disciplina da Lei n. 13.103/2015, do fracionamento do intervalo interjornada por meio de acordo ou convenção coletiva, por se tratar de “norma atinente à saúde e segurança do trabalhador”.

Embora a quantidade de acórdãos envolvendo os temas analisados neste subtópico possa não ser suficientemente representativa para a aferição de um padrão regulatório (à exceção, é claro, da responsabilidade civil por acidente de trabalho, tema que foi objeto de ostensivo exame nos acórdãos do Grupo 1), vislumbram-se encaminhamentos protetivos do Tribunal no que tange à supressão e ao fracionamento de intervalos.

⁶²² BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 2837-07.2013.5.09.0128**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 26.10.2016, 3ª Turma, data de publicação: 28.10.2016.

⁶²³ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR - 10017-21.2021.5.03.0012**, Relator: Ministro Alberto Bastos Balazeiro, data de julgamento: 17.08.2022, 3ª Turma, data de publicação: 19.08.2022.

⁶²⁴ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 11244-96.2016.5.03.0052**, Relatora: Ministra Delaíde Miranda Arantes, data de julgamento: 21.08.2018, 2ª Turma, data de publicação: 24.08.2018.

4.2.2.5. Grupo 2: Utilização de parâmetros constitucionais e dispositivos elencados.

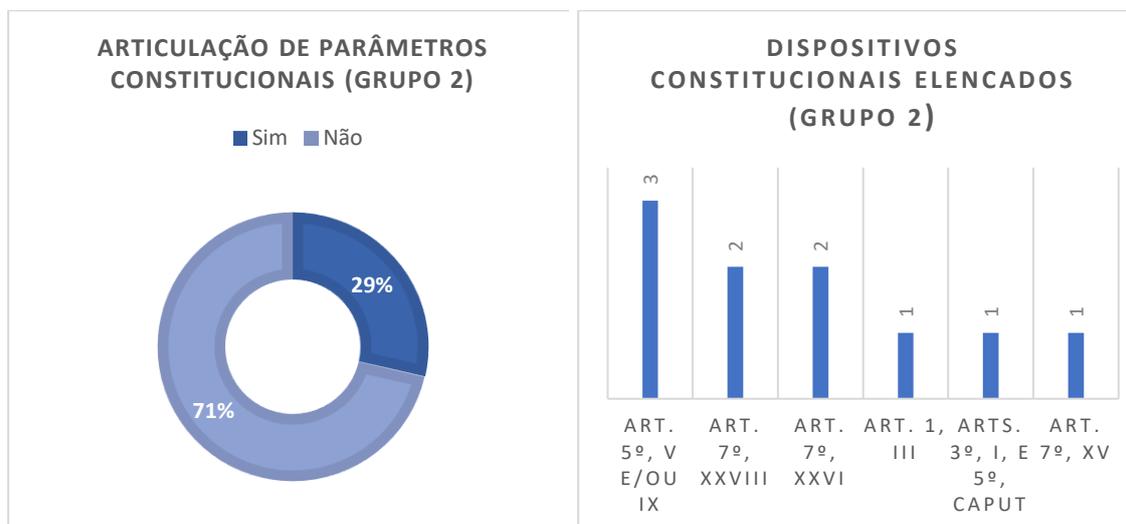


Gráfico 22 - Articulação de parâmetros constitucionais (grupo 2)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

Gráfico 23 - Dispositivos constitucionais elencados (grupo 2)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

O **gráfico 22** mostra que apenas 29% dos acórdãos do Grupo 2 trouxeram referências constitucionais em suas fundamentações.

É possível visualizar no **gráfico 23** que o dispositivo constitucional que mais apareceu nas decisões analisadas foi o *art. 5º, incisos V e/ou X*, que serviu de fundamento para o provimento de recursos de revista interpostos pelas partes reclamadas visando à exclusão da condenação em dano existencial por jornadas excessivas, como visto também no gráfico 21 (item 4.2.2.3).

Os incisos V e X do art. 5º da Constituição dispõem, respectivamente, que “é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material ou moral à imagem” e “são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação”, consagrando a reparação integral de danos patrimoniais e extrapatrimoniais.

Nos julgamentos do **RR 10248-35.2016.5.15.0062**⁶²⁵ e do **RR 11143-39.2016.5.15.0080**⁶²⁶, a Corte entendeu pela ausência, no acórdão regional, de provas de que o excesso de jornada teria causado prejuízos ao projeto de vida ou à vida de relações do motorista

⁶²⁵ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 10248-35.2016.5.15.0062**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 19.10.2022, 2ª Turma, data de publicação: 28.10.2022.

⁶²⁶ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 11143-39.2016.5.15.0080**, Relator: Ministro Claudio Mascarenhas Brandão, data de julgamento: 10.08.2022, 7ª Turma, data de publicação: 19.08.2022.

profissional, aludindo a precedentes do próprio Tribunal nos quais se assentou a necessidade de demonstração inequívoca do dano existencial, que não ocorreria *in re ipsa*. Já no **RR 13333-29.2016.5.15.0062**⁶²⁷, a Terceira Turma concluiu que a jornada informada no acórdão recorrido – de nove horas por dia, em média, acrescida de uma hora de tempo de espera –, não poderia ser considerada extenuante nem faria presumir o dano moral.

De outra parte, a Terceira Turma deu provimento ao **RR 2837-07.2013.5.09.0128**⁶²⁸ por violação ao *art. 1º, III, da CF* (no qual inscreve-se a dignidade da pessoa humana, fundamento de apenas um acórdão analisado), para condenar a reclamada a indenizar o motorista profissional por dano existencial decorrente do excesso de jornada. Consignou-se, no acórdão, que a gestão do trabalho que submete o trabalhador a jornadas contínua e reiteradamente extenuantes agride os princípios da inviolabilidade psicofísica, do bem-estar, da justiça social e da valorização do trabalho.

Identificou-se o *art. 7º, XXVIII, da CF* como fundamento de dois acórdãos, referentes ao **RR 36800-74.2013.5.17.0001**⁶²⁹ e ao **RR 954-52.2011.5.03.0131**⁶³⁰, já analisados no item 4.2.1.2, porque também constantes do Grupo 1. Neles, como se viu, o TST afastou a violação ao referido dispositivo constitucional para confirmar a aplicação da teoria da responsabilidade civil objetiva do empregador por danos em atividades de risco.

Igualmente apresentou-se como fundamento de dois acórdãos do Grupo 2 o *art. 7º, XXVI, da CF*, que prescreve o “reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho”. No julgamento do **RR 11244-96.2016.5.03.0052**⁶³¹, já analisado no item 4.2.1.2, a Segunda Turma afastou a alegada violação do dispositivo constitucional, entendendo que o intervalo interjornada seria infenso à negociação coletiva, por se tratar de norma de saúde.

Por outro lado, a Quarta Turma, ao não conhecer do **RR 487-56.2014.5.12.0054**⁶³², com base no mesmo *art. 7º, XXVI*, presumindo ter havido “legítima transação de direitos” (ainda que a convenção coletiva não estivesse integralmente transcrita no acórdão impugnado),

⁶²⁷ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 13333-29.2016.5.15.0062**, Relator: Ministro Alexandre de Souza Agra Belmonte, data de julgamento: 16.03.2022, 3ª Turma, data de publicação: 25.03.2022.

⁶²⁸ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 2837-07.2013.5.09.0128**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 26.10.2016, 3ª Turma, data de publicação: 28.10.2016.

⁶²⁹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 36800-74.2013.5.17.0001**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 23.06.2021, 2ª Turma, data de publicação: 28.10.2016.

⁶³⁰ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 954-52.2011.5.03.0131**, Relator: Desembargador convocado Cláudio Armando Couce de Menezes, data de julgamento: 19.11.2014, 2ª Turma, data de publicação: 19.11.2014.

⁶³¹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 11244-96.2016.5.03.0052**, Relatora: Ministra Delaíde Miranda Arantes, data de julgamento: 21.08.2018, 2ª Turma, data de publicação: 24.08.2018.

⁶³² BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 487-56.2014.5.12.0054**, Relator: Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos, data de julgamento: 03.04.2019, 4ª Turma, data de publicação: 05.04.2019.

respaldou norma coletiva que permitiu ao empregador contratar sessenta horas extraordinárias e afastar o controle de jornada do motorista profissional.

Já o *art. 7º, XV, da CF*, que prevê o direito fundamental ao repouso semanal remunerado, serviu de fundamento para o provimento do **RR 139-48.2014.5.23.0081**⁶³³, a fim de acrescentar à condenação da reclamada o pagamento da integralidade do tempo suprimido a título de descanso intersemanal remunerado.

Por fim, constaram como fundamento do acórdão do **RR 1712-52.2018.5.10.0111**⁶³⁴, os *arts. 3º, I, e 5º, caput, da CF*, para dar provimento ao recurso da reclamada, reduzindo a extensão da jornada de trabalho fixada na origem por ausência de verossimilhança. De acordo com o TST, ainda que a reclamada não tivesse juntado os controles de jornada, “reconhecer, por presunção, a veracidade da jornada declinada na inicial, de 17 horas diárias, cumprida todos os dias e durante onze anos (duração do contrato), configura violação aos princípios da justiça e da segurança”.

A análise geral dos fundamentos jurídicos das decisões revela, em comparação com o Grupo 1, uma utilização mais comedida de parâmetros constitucionais pelo TST nos acórdãos que tratam do direito à limitação da jornada de trabalho dos motoristas profissionais de transporte de cargas. A pluralidade de dispositivos constitucionais elencados também se distingue dos resultados referentes ao Grupo 1 – no qual a grande maioria dos acórdãos se lastreou no *art. 7º, XXVIII, da CF* –, o que se explica pela maior diversidade de temas encontrados quanto à limitação da jornada.

⁶³³ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 139-48.2014.5.23.0081**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 06.11.2019, 2ª Turma, data de publicação: 19.11.2019.

⁶³⁴ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 1712-52.2018.5.10.0111**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 17.11.2021, 3ª Turma, data de publicação: 19.11.2021.

4.2.2.6. Grupo 2: Articulação entre os direitos à limitação da jornada de trabalho e à saúde.

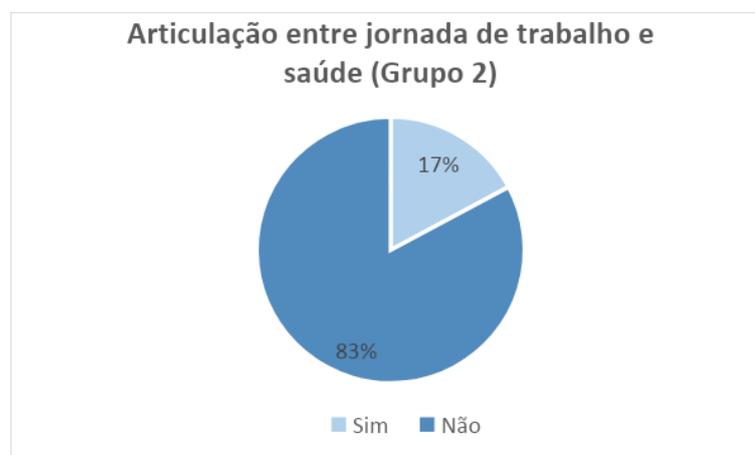


Gráfico 24 - Articulação entre duração do trabalho e saúde (grupo 2)

(Fonte: elaborado pela autora a partir de informações obtidas no sítio do TST)

Enfim, no **gráfico 24**, observa-se que, em apenas seis acórdãos, correspondentes a 17% das decisões analisadas no Grupo 2, o TST fez alguma associação entre os direitos à limitação da jornada de trabalho e à saúde do motorista profissional de transporte de cargas.

Dentre os seis acórdãos, quatro constaram também do Grupo 1. São eles o **RR 36800-74.2013.5.17.0001**⁶³⁵ e o **RR 123900-06.2009.5.17.0002**⁶³⁶, que tratam da responsabilização civil do empregador por acidente de trabalho, o **RR 11244-96.2016.5.03.0052**⁶³⁷, que aborda o fracionamento do intervalo interjornada por norma coletiva, bem como o **RR 897-09.2013.5.09.0095**⁶³⁸, que compreende tanto a responsabilidade civil por acidente quanto a supressão de intervalos intrajornada. Em razão da duplicidade, remete-se à análise dos fundamentos realizada no item 4.2.1.3.

Constante somente do Grupo 2, o **RR 2837-07.2013.5.09.0128**⁶³⁹ foi provido pela Terceira Turma, com base no art. 1º, III, da CF, a fim de condenar a empregadora ao pagamento de indenização por dano existencial.

⁶³⁵ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 36800-74.2013.5.17.0001**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 23.06.2021, 2ª Turma, data de publicação: 28.10.2016.

⁶³⁶ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 123900-06.2009.5.17.0002**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 04.09.2013, 2ª Turma, data de publicação: 13.09.2013.

⁶³⁷ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 11244-96.2016.5.03.0052**, Relatora: Ministra Delaíde Miranda Arantes, data de julgamento: 21.08.2018, 2ª Turma, data de publicação: 24.08.2018.

⁶³⁸ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 897-09.2013.5.09.0095**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 26.06.2019, 2ª Turma, data de publicação: 28.06.2019.

⁶³⁹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 2837-07.2013.5.09.0128**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 26.10.2016, 3ª Turma, data de publicação: 28.10.2016.

O acórdão recorrido registrava ter o reclamante trabalhado frequentemente por mais de doze horas diárias em dias sequenciais, ou seja, além do limite legal de duração do trabalho, quadro que era ainda agravado pela necessidade de o trabalhador pernoitar no veículo. Não obstante reconhecesse o cumprimento de jornadas excessivas, o Tribunal Regional entendera pela ausência de prova da ocorrência de dano extrapatrimonial.

Atentando-se para o sentido da ordem jurídica instituída pela Constituição Federal de 1988, instauradora de um Estado Democrático de Direito assentado em um “tripé conceitual” – pessoa humana, sociedade política e sociedade civil – destacou-se, no acórdão do TST, que a realização dos princípios constitucionais e sociais, instrumentos de concretização da dignidade humana, tem de ocorrer em todas as relações, inclusive as de trabalho.

Sustentou-se que a submissão do trabalhador a jornadas continuamente excessivas agride os “princípios da inviolabilidade física e psíquica do indivíduo” e os do “bem-estar individual e social” – concepções compreendidas, como visto, pelo direito fundamental à saúde –, além de ferir o direito à razoável disponibilidade temporal, também assegurado pelos referidos princípios e pelas normas de duração do trabalho.

Nesse sentido, entendeu-se configurado o dano existencial, consistente em prejuízo do tempo assegurado ao sujeito trabalhador pela ordem jurídica para desenvolver atividades individuais e sociais inerentes à existência humana, “sem a sobrecarga horária desproporcional, desarrazoada e ilegal, de intensidade repetida e contínua, em decorrência do contrato de trabalho mantido com o empregador”.

Já o **RR 139-48.2014.5.23.0081**⁶⁴⁰, foi provido para condenar a reclamada ao pagamento das horas suprimidas de descanso intersemanal remunerado suprimidas, com adicional de horas extras e os reflexos legais.

Observando constar do acórdão recorrido que o autor “se ativava das 07h00min às 20h00min, com intervalo de uma hora para almoço, de segunda-feira a domingo, com duas folgas mensais de 24 horas cada”, a Segunda Turma concluiu pelo não atendimento do descanso intersemanal de 35 horas, resultado do repouso semanal de 24 horas consecutivas, seguindo do período mínimo de onze horas consecutivas de descanso entre duas jornadas de trabalho, conforme previsto na legislação federal.

Na decisão, destacou-se ser o repouso semanal remunerado um direito fundamental do trabalhador, inscrito no art. 7º, XVI e atentou-se para o art. 235-C, § 3º, da CLT, com a redação dada pela Lei n. 12.619/2012, segundo o qual, “será assegurado ao motorista profissional

⁶⁴⁰ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 139-48.2014.5.23.0081**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 06.11.2019, 2ª Turma, data de publicação: 19.11.2019.

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”. De acordo a Turma, “a lei pretendeu desestimular o labor durante o período destinado a descanso, visando, precipuamente, a preservação da saúde do trabalhador”.

Observa-se, neste grupo amostral, a inexistência de articulação relevante entre os direitos à limitação da jornada de trabalho e à saúde, à exceção dos casos envolvendo a responsabilização civil por acidente de trabalho. Ademais, oferecem algum alento o **RR 139-48.2014.5.23.0081**⁶⁴¹, embora, destaque-se, este trate de relação de trabalho à qual ainda não eram aplicáveis as disposições flexibilizatórias da Lei n. 13.103/2015, e o **RR 2837-07.2013.5.09.0128**⁶⁴², que se vale do Direito do Trabalho constitucionalizado para justificar a configuração do dano existencial *in re ipsa*.

4.3. Reflexões a respeito dos resultados encontrados: críticas, caminhos e possibilidades.

Considerada a ampla bibliografia em torno de patologias físicas e psíquicas que comumente acometem os motoristas profissionais de transporte de cargas, esperava-se encontrar na jurisprudência do TST uma quantidade maior de acórdãos envolvendo a responsabilização do empregador por doenças ocupacionais ou em que houvesse referência expressa ao adoecimento no trabalho.

Não obstante, a maioria dos resultados alcançados pela pesquisa de jurisprudência referente ao Grupo 1 relacionou-se à ocorrência de acidentes de trabalho típicos, notadamente acidentes de trânsito. Essa ausência das doenças ocupacionais na jurisprudência do TST relativa à saúde dos motoristas profissionais de transporte de cargas pode estar relacionada a diversos fatores.

A propositura de reclamações trabalhistas que tenham por objeto específico doenças ocupacionais pode ser realmente menos expressiva em comparação com acidentes de trabalho típicos, ou, ao menos, a seletividade e a excepcionalidade que regem a interposição de recursos de natureza extraordinária têm restringido a discussão do direito à saúde dos motoristas profissionais de transporte de cargas no âmbito do TST ao acidente de trabalho.

Estudos ressaltam a baixa procura dos serviços de saúde pelos motoristas profissionais de transporte de cargas, que têm dificuldades de acessá-los em razão das rotinas exaustivas de

⁶⁴¹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 139-48.2014.5.23.0081**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 06.11.2019, 2ª Turma, data de publicação: 19.11.2019.

⁶⁴² BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 2837-07.2013.5.09.0128**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 26.10.2016, 3ª Turma, data de publicação: 28.10.2016.

trabalho, dos longos períodos longe de casa e dos prazos de entrega a serem cumpridos. Isso faz com que o cuidado seja buscado por esses trabalhadores, em geral, apenas em situações de emergência ou urgência⁶⁴³. Paralelamente, a maioria dos acórdãos do Grupo 1 apreciou hipóteses extremas, tratando de acidentes de trânsito que causaram a morte ou a incapacidade do trabalhador, o que condiz com a perspectiva estrita de saúde vigente entre os integrantes da categoria.

Leva-se em conta, também, que a categoria dos motoristas profissionais é majoritariamente masculina – o que se confirmou em todas as pesquisas referenciadas e na própria pesquisa jurisprudencial, já que, em todos os processos analisados, o motorista reclamante era do gênero masculino. As noções dominantes e conservadoras de masculinidade podem representar uma barreira para a incorporação de práticas de autocuidado e para que os próprios trabalhadores se reconheçam doentes, na medida em que as doenças, por serem associadas à fraqueza, tendem a ter seus sintomas ignorados⁶⁴⁴.

Além disso, a censura social em relação à doença – a negação do sofrimento e da dor resultantes do trabalho é tida como demonstração de coragem, o que impõe constrangimentos ao seu reconhecimento⁶⁴⁵ –, bem como o estigma associado ao uso de substâncias psicoativas, podem desencorajar o ajuizamento de pretensões reparatórias nesse sentido.

De todo modo, a quantidade expressiva de recursos de revista em que se discute a responsabilidade civil do empregador pelos danos decorrentes de acidentes de trânsito envolvendo motoristas profissionais de transporte de cargas reflete a insegurança viária brasileira, abordada no tópico 3.5.5. No conjunto das 33 decisões analisadas no Grupo 1, destaca-se que dezenove (mais da metade) trataram de acidentes automobilísticos que causaram a morte do motorista profissional.

A análise das decisões do Grupo 1 mostrou que a aplicação da responsabilidade objetiva do empregador por acidente de trabalho, a partir da teoria do risco, encontrou ampla adesão no TST ao longo dos últimos dez anos. A Corte Trabalhista pacificamente reconheceu, com base no art. 927, parágrafo único do CC, o direito do motorista profissional de transporte de cargas

⁶⁴³ HINO, Paula et al. Análise dos cuidados à saúde de caminhoneiros. **Revista de Enfermagem UFPE On Line**, v. 11, n. 11, 2017, p. 4741-4748; e GUEDES, Helisamara Mota et al. Utilização de serviços de atenção básica à saúde por caminhoneiros. **Enfermagem Brasil**, v. 11, n. 6, 2012, p. 347-351.

⁶⁴⁴ SILVA, Rafael Pereira; MELO, Eduardo Alves. Masculinidades e sofrimento mental: do cuidado singular ao enfrentamento do machismo? **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 26, n. 10, 2021, p. 4613-4622.

⁶⁴⁵ DUTRA, Renata Queiroz. **Do outro lado da linha: Poder Judiciário, regulação e adoecimento dos trabalhadores em Call Centers**. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2014, p. 145.

à reparação pelos danos decorrentes de acidentes de trabalho, independentemente de comprovação de culpa da empregadora.

Conquanto a tese não estivesse tão bem sedimentada nas instâncias inferiores – o que se infere da grande quantidade de decisões regionais reformadas –, o TST repetidamente observou, nos acórdãos analisados, que o art. 7º, XXVIII, da CF, ao prever o direito do trabalhador à indenização por prejuízos causados por acidentes de trabalho havendo culpa ou dolo do empregador, não excluiu a ampliação de direitos trabalhistas por meio da legislação infraconstitucional, admitindo-se a aplicação da responsabilidade objetiva no âmbito do Direito Trabalho em se tratando de atividades de risco.

Esse entendimento, inclusive, veio a ser confirmado recentemente pelo STF, por meio da fixação da tese referente ao **tema n. 932 de repercussão geral**, segundo a qual:

O artigo 927, parágrafo único, do Código Civil é compatível com o artigo 7º, XXVIII, da Constituição Federal, sendo constitucional a responsabilização objetiva do empregador por danos decorrentes de acidentes de trabalho, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida, por sua natureza, apresentar exposição habitual a risco especial, com potencialidade lesiva e implicar ao trabalhador ônus maior do que aos demais membros da coletividade⁶⁴⁶.

Nesse sentido, também se mostrou majoritária, nos acórdãos analisados, a compreensão do transporte de cargas como uma atividade de risco, a atrair a aplicação da responsabilidade objetiva. Este risco inerente estaria associado aos perigos do trânsito, sobretudo em rodovias, aos quais os motoristas profissionais se submetem habitualmente e ao longo de toda a sua jornada, o que os torna mais suscetíveis a sofrerem acidentes automobilísticos do que uma pessoa comum.

Não à toa, o Regulamento Geral da Previdência Social considera o transporte rodoviário de carga – conforme a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), código 49.30-2 – uma atividade econômica de risco grave de acidente de trabalho. Ademais, ao vincular a dimensão dos Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho (SESMT) ao grau de risco da atividade, a Norma Regulamentadora n. 4 atribui ao transporte rodoviário de carga o grau de risco 3, que consiste no segundo maior nível.

Assim, no que tange à reparação dos danos patrimoniais e extrapatrimoniais decorrentes de acidentes de trânsito sofridos pelos motoristas profissionais de transporte de cargas, o atual

⁶⁴⁶BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Tema n. 932** - Possibilidade de responsabilização objetiva do empregador por danos decorrentes de acidentes de trabalho. Relator: Ministro Alexandre de Moraes. Data de julgamento: 12.03.2020. Data da publicação: 26.06.2020. Disponível: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4608798&numeroProcesso=828040&classeProcesso=RE&numeroTema=932>. Acesso em 30.10.2022.

padrão regulatório do TST, consistente na responsabilização objetiva do empregador, é coerente com a matriz constitucional e com o objetivo de desmercantilização do trabalho.

Embora, em geral, não haja referência expressa ao direito fundamental à limitação da jornada de trabalho ou ao direito fundamental à saúde, como se viu no tópico 4.2.1.2, alguns dos acórdãos analisados – provenientes sobretudo da Segunda Turma do Tribunal – destacam as jornadas de trabalho excessivas, enquanto componentes da organização do trabalho no transporte de cargas, como um fator agravante do risco da atividade dos motoristas profissionais. Algumas das decisões chegam a confirmar a conclusão do regional de que o cansaço ou o sono causado pelo excesso de jornada contribuiu para a ocorrência do sinistro. Coloca-se, portanto, a extrapolação dos limites de jornada em contraposição à proteção da integridade física e psíquica do trabalhador.

Entretanto, essa compreensão integrada dos direitos à saúde e à limitação da jornada não se verificou com frequência nos acórdãos do Grupo 2, que tratam da violação ou da interpretação de normas de duração do trabalho dos motoristas profissionais.

Ainda que tenha havido acórdãos nos quais se reconheceu que as regras de intervalos constituiriam normas de saúde e segurança no trabalho – o que as resguardaria de flexibilização –, as relações de trabalho analisadas nesses processos não se desenrolaram sob a vigência da Lei n. 13.103/2015 – que, como visto, ampliou as possibilidades de fracionamento e redução de intervalos por meio de negociação coletiva –, nem da Lei n. 13.467/2017 – que assentou, no art. 611-B, p. único, da CLT, que “regras sobre duração do trabalho e intervalos não são consideradas como normas de saúde, higiene e segurança do trabalho”.

Sobretudo nas fundamentações das decisões que compreenderam os temas do tempo de espera e do dano existencial, percebeu-se a ausência de referência aos direitos fundamentais trabalhistas e de articulação entre os direitos à saúde e à limitação da jornada.

Os diversos acórdãos regionais impugnados por meio dos recursos de revista registraram jornadas de trabalho muitas vezes superiores aos limites legais e períodos de espera de carregamento e descarregamento do veículo que duravam desde meia hora a dias inteiros. A análise indicou que frequentemente os Tribunais Regionais entenderam que o tempo em que o motorista profissional aguardou carga/descarga constituiu tempo à disposição do empregador, por se tratar de afazeres típicos da atividade profissional, assentando a sua integração à jornada de trabalho e a sua remuneração mediante adicional de hora extraordinárias.

Contudo, o TST promoveu repetidamente a reforma dessas decisões, por violação do art. 235-C, §§ 8º e 9º, da CLT, aplicando o dispositivo de forma quase inflexível e deixando de se manifestar diretamente acerca da sua constitucionalidade – questão latente que, espera-se,

possa ser resolvida pelo STF, sob o ângulo dos direitos fundamentais à saúde e à limitação da jornada de trabalho, no julgamento da **ADI n. 5.322**⁶⁴⁷.

Como já ressaltado, a constitucionalidade de uma série de dispositivos da Lei n. 13.103/2015, inclusive do art. 235-C, §§ 8º e 9º, da CLT, está sendo questionada por meio da ADI n. 5.322, cujo julgamento teve início em 22.08.2022, mas encontra-se suspenso em razão do pedido de vista do Min. Nunes Marques. Destaca-se que o relator da ação (o Min. Alexandre de Moraes), o Min. Marco Aurélio Mello e o Min. Ricardo Lewandowski votaram pela declaração de inconstitucionalidade de trechos do referido dispositivo. De acordo com o Min. Alexandre de Moraes:

[...] por desconsiderar como trabalho efetivo uma atividade na qual o motorista profissional está à disposição do empregador durante o carregamento/descarregamento de mercadorias, ou ainda durante fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias, o tempo em que o motorista aguarda em fila, no chamado “tempo de espera”, não pode ser decotado de sua jornada normal de trabalho e nem da jornada extraordinária, sob pena de causar efetivo prejuízo ao trabalhador, tanto físico quanto mental, além de desvirtuar a própria relação jurídica trabalhista existente, uma vez que a norma prevê uma hipótese de divisão dos riscos da atividade econômica entre empregador e empregado.

Por sua vez, o Min. Ricardo Lewandowski observou, em seu voto, que:

[...] os §§ 8º, 9º e 12 da CLT, alterados e inseridos pelo art. 6º da Lei 13.103/2015, ao desconsiderarem o tempo de espera como jornada de trabalho e não o admitirem como jornada extraordinária, mesmo quando houver movimentação de veículo, também violam o art. 7º, XIII e XXII da CF, por autorizarem a disponibilidade sem limites do motorista, à disposição do empregador, após jornada de condução extenuante.

Nota-se que os votos já proferidos apontam que a exclusão do tempo de espera do cômputo da jornada representa autorização do legislador a que o trabalhador seja colocado em regime de disponibilidade permanente, com risco evidente à sua integridade psicofísica, na linha do entendimento defendido nos tópicos 3.3 e 3.4.

Não se podendo desprezar os efeitos do tempo de espera sobre a saúde do motorista profissional, e considerando-se que a espera pela carga e descarga e pela fiscalização do veículo são atividades que fazem parte, naturalmente, da ocupação profissional e constituem tempo despendido em favor da atividade econômica do empregador, defende-se, aqui, o reconhecimento da inconstitucionalidade do art. 235-C, §§ 8º e 9º, da CLT, a fim de que o interregno correspondente ao tempo de espera seja computado na jornada de trabalho.

⁶⁴⁷ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Processo ADI 5322**. N. U. 0002769-67.2015.1.00.0000, Relator: Ministro Alexandre de Moraes. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4778925>. Acesso em 11.10.2022.

Também no tema do dano existencial, há um silenciamento jurisprudencial em relação ao direito à saúde do trabalhador. Em acórdãos nos quais se deu provimento ao Recurso de Revista para excluir a condenação da reclamada ao pagamento de indenização por dano existencial, o TST nem sequer endereçou as colocações dos Tribunais Regionais no sentido da incompatibilidade de jornadas de trabalho verificadas nas situações concretas com a proteção à saúde do trabalhador.

Por exemplo, em um dos acórdãos regionais, considerou-se que a jornada de trabalho do reclamante – “de segunda-feira a domingos e feriados, das 05h00 às 23h00, com dois intervalos de 30 minutos para refeição, três paradas de 10 minutos, assim como duas folgas mensais” – seria excessiva e extenuante e acabaria por “prejudicar a vida normal do reclamante, reduzindo drasticamente suas possibilidades de lazer, de convívio social e familiar, além de culminar com a exposição a riscos diversos, inclusive à saúde”. No entanto, a decisão foi reformada pelo TST, por violação do art. 5º, X, da CF uma vez “ausente a prova do alegado prejuízo”⁶⁴⁸.

Não é surpresa que, no único acórdão analisado em que o TST reconheceu a configuração do dano existencial em razão do excesso de jornada, a decisão referiu-se expressamente à exigência contínua e reiterada de sobrejornada como uma forma de “gestão empregatícia”, violadora da dignidade da pessoa humana, do princípio da “inviolabilidade da integridade física e psíquica do indivíduo” e do “direito à razoável disponibilidade temporal”, este último assegurado pelas “regras constitucionais e legais regentes da jornada de trabalho”⁶⁴⁹.

Na linha deste último julgado, entende-se que a articulação de fundamentos constitucionais relacionados à preservação da integridade física e psíquica do sujeito trabalhador reforça a possibilidade de configuração do dano existencial por excesso de jornada *in re ipsa*.

Em pesquisa científica realizada em 2019, sob o marco teórico da tese de Maria Cecilia Lemos⁶⁵⁰, propôs-se, por meio da configuração do dano existencial por jornadas excessivas, a construção de um marco regulatório jurisprudencial que pudesse oferecer uma espécie de contraponto ao elastecimento da jornada do motorista profissional promovido pela Lei n.

⁶⁴⁸ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 11143-39.2016.5.15.0080**, Relator: Ministro Claudio Mascarenhas Brandão, data de julgamento: 10.08.2022, 7ª Turma, data de publicação: 19.08.2022.

⁶⁴⁹ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 2837-07.2013.5.09.0128**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 26.10.2016, 3ª Turma, data de publicação: 28.10.2016.

⁶⁵⁰ LEMOS, Maria Cecilia de Almeida Monteiro. **O dano existencial nas relações de trabalho intermitentes: reflexões na perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno**. Tese de Doutorado, Faculdade de Direito, Universidade de Brasília, 2018.

13.103/2015. No estudo, analisaram-se 31 acórdãos do TST envolvendo o tema do dano existencial por excesso de jornada cumprida por motorista profissional⁶⁵¹.

A referida pesquisa, além de ter identificado dezenas de demandas propostas por motoristas profissionais visando à condenação da empregadora por dano existencial em razão do prolongamento excessivo da jornada de trabalho, indicou a existência de controvérsia no âmbito do TST quanto à necessidade de prova do prejuízo ao projeto de vida e à vida de relações do trabalhador. Sustentou-se, todavia, que a fundamentação dos acórdãos que concluíram pela configuração do dano *in re ipsa*, uma vez verificado o cumprimento habitual e excessivo de sobrejornadas, representaria melhor interlocução entre a limitação da duração do trabalho e o exercício de direitos fundamentais que propiciam ao trabalhador uma existência plena, entre os quais o direito à saúde⁶⁵².

Mais recentemente, no entanto, a SBDI-1, ao julgar os **Embargos em Recurso de Revista n. 402-61.2014.5.15.0030**⁶⁵³ – caso envolvendo, justamente, motorista profissional de transporte de cargas, que comprovadamente cumpria jornadas de aproximadamente quinze horas –, confirmou o posicionamento majoritário no sentido da não configuração do dano existencial *in re ipsa* pelo excesso de jornada. Assentou-se que “o dano existencial não pode ser reconhecido à míngua de prova específica do efetivo prejuízo pessoal, social ou familiar”, sob pena de “banalização do instituto, mediante simplificação excessiva de seu conceito”.

A despeito do parâmetro de uniformização oferecido pelo referido julgado, segue pertinente a defesa da configuração do dano existencial *in re ipsa* ante o cumprimento de jornadas excessivas e extenuantes, ainda mais se consideradas as particularidades da dinâmica de trabalho dos motoristas profissionais e da legislação de regência, que já prevê limites de duração bastante elásticos.

Não se pode perder de vista que o afastamento do dano existencial *in re ipsa*, em verdade, enfraquece e esvazia a aplicação do próprio instituto, na medida em que as pesquisas jurisprudenciais constatarem que o TST tende a deferir o pedido de reparação por dano existencial por excesso de jornada apenas se se entender que o prejuízo pode ser presumido. Em outras palavras: o dano existencial por excesso de jornada só é deferido se o órgão julgador encampar a tese do dano existencial *in re ipsa*. De outro modo, a configuração resta inviabilizada, porque

⁶⁵¹ ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. **Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional**: dano existencial em perspectiva. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2019.

⁶⁵² *Ibid.*

⁶⁵³ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo E-RR 402-61.2014.5.15.0030**, Relator: Ministro Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, data de julgamento: 29.10.2020, SBDI-1, data de publicação: 27.11.2020.

há uma imensa dificuldade, que recai sobre o reclamante, de oferecer prova efetiva do prejuízo ao projeto de vida e à vida de relações⁶⁵⁴.

Não há banalização do conceito de dano existencial, quando o que se pretende contrapor por meio da configuração do *dano in re ipsa* é justamente a banalização de jornadas excessivas e extenuantes mediante a exigência habitual de sobrejornada e o reiterado descumprimento dos limites constitucionais e infraconstitucionais de duração do trabalho, que inequivocamente são normas de proteção à saúde do trabalhador.

A simples remuneração das horas extraordinárias trabalhadas – que se revelou, na análise dos acórdãos do Grupo 2, como política jurisdicional regulatória e que é ainda enfraquecida pela figura do tempo de espera –, mostra-se insuficiente para coibir a latente incorporação do excesso de jornada ao contrato de trabalho do motorista profissional.

A pesquisa jurisprudencial realizada neste capítulo evidenciou que a limitação da jornada de trabalho, de modo geral, não é compreendida pelo TST como uma questão de saúde pública, ainda que se esteja diante de demandas envolvendo uma categoria profissional cujo excesso de jornada representa risco à saúde não só dos trabalhadores, mas também de todas as pessoas que trafegam nas ruas e rodovias.

O Tribunal não costuma impor, nas demandas que envolvem excesso de jornada, qualquer tipo de barreira à habitualidade na prestação de horas extras e à violação sistemática dos limites de jornada, que compõem a organização desse trabalho. No entanto, por vezes se reconheceu, sobretudo nos processos de responsabilidade civil por acidente de trabalho sofridos por motoristas profissionais, que o cansaço e o sono, no mínimo, contribuem para a ocorrência de sinistros, aventando-se os riscos do excesso de jornada para a integridade física e psíquica do trabalhador.

É no reforço argumentativo da inseparabilidade da proteção dos direitos fundamentais à saúde e à limitação da jornada, visualizada de forma cristalina na concretude do trabalho desempenhado pelo motorista profissional de transporte de cargas, que se acredita encontrar-se a chave para a densificação do direito fundamental ao trabalho digno.

No entanto, mais do que a tutela de natureza reparatória, que se verifica como regra no âmbito da Justiça do Trabalho, ainda situada num paradigma de monetização dos direitos

⁶⁵⁴ LEMOS, Maria Cecília de Almeida Monteiro. **O dano existencial nas relações de trabalho intermitentes: reflexões na perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno.** Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília 2018; ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. **Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva.** Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2019; e BORGES, Caio Afonso. **O dano existencial no trabalho sem pausas dos influenciadores digitais.** São Paulo: Editora Dialética, 2022.

trabalhistas, é preciso pensar mecanismos de atuação preventiva em relação às ameaças de danos à integridade psicofísica dos motoristas profissionais, entre as quais se situa o desrespeito sistemático às regras de limitação da jornada de trabalho.

Nesse sentido, a interpretação do direito fundamental ao trabalho digno, enquanto categoria expansiva e abrangente de proteção ao trabalho humano, implica também refletir a respeito da responsabilização socioambiental a partir do descumprimento de normas de saúde e segurança no trabalho prévia e independentemente da configuração de dano⁶⁵⁵.

De todo modo, identifica-se a necessidade de um aperfeiçoamento do padrão decisório da Justiça do Trabalho nas demandas envolvendo as normas de limitação da jornada de trabalho dos motoristas profissionais de transporte de cargas, o que se defende seja feito por meio *da reafirmação de direitos fundamentais trabalhistas, sobretudo os direitos à saúde e à limitação da jornada de trabalho, numa perspectiva integrativa do direito fundamental ao trabalho digno.*

⁶⁵⁵ Aprofundamentos desta proposição, no entanto, fogem ao escopo da presente pesquisa, demandando novos estudos.

CONCLUSÃO

Partiu-se, no primeiro capítulo, da constatação de que os direitos fundamentais materializam valores básicos de uma determinada sociedade, compondo um sistema axiológico que fundamenta o ordenamento jurídico e integra o núcleo substancial da Constituição. Por veicularem posições jurídicas essenciais, são inalienáveis, imprescritíveis, irrenunciáveis e – destaca-se – indivisíveis e interdependentes, só alcançando realização plena quando os demais são garantidos.

O Estado constitucional só existe a partir da definição de direitos fundamentais, estando a história do constitucionalismo vinculada aos direitos fundamentais, que revelam o conteúdo jurídico e os valores fundantes dos paradigmas de Estado. No paradigma do Estado Democrático de Direito, os direitos fundamentais, de função democrática, impõem às sociedades civil e política orientarem-se em função da dignidade da pessoa humana.

No Brasil, o Estado Democrático de Direito se expressa plenamente na Constituição Federal de 1988, com sua rica sistematização de direitos fundamentais – que, além de serem colocados em posição de destaque no texto, são estabelecidos como cláusulas pétreas e têm assentada a sua aplicabilidade imediata – e com a elevação da dignidade ao patamar de fundamento do Estado, fim da ordem econômica e objetivo fundamental da República.

No campo das relações laborais, da interdependência material e normativa entre a dignidade da pessoa humana e o valor social do trabalho – também consagrado com fundamento do Estado Democrático de Direito – extrai-se o direito fundamental ao trabalho digno, categoria a informar que o valor a ser tutelado e promovido pela ordem constitucional é o trabalho realizado em condições de dignidade, por meio do exercício dos direitos fundamentais.

A Constituição Federal de 1988 erige, pela primeira vez no ordenamento jurídico brasileiro, a saúde à condição de direito fundamental. Aderindo a um conceito ampliado de saúde, integrado pela qualidade ambiental e consubstanciado no bem-estar físico, mental e social, a Constituição adota uma perspectiva de proteção fundada não só na cura de doenças, mas também na prevenção de danos e na promoção da qualidade de vida. O direito fundamental à saúde protege, em última instância, o direito à vida, que se materializa exteriormente na integridade física e psíquica do ser humano.

Das interações entre saúde e trabalho, visualizadas sob o manto do postulado constitucional da dignidade humana, apreende-se o direito fundamental à saúde do trabalhador, que aparece como dimensão do direito fundamental ao trabalho digno. Este pressupõe uma noção de meio ambiente de trabalho adequado, que é integrada por uma conformação das

condições de trabalho e da organização do trabalho que proteja a integridade psicofísica do trabalhador.

Nessa linha, dentro do conteúdo essencial do direito fundamental à saúde do trabalhador, destaca-se, quanto ao tempo de trabalho, o dever de o empregador abster-se de exigir trabalho em horas extras habituais, em intervalos e em períodos de repouso semanal, férias e feriados, o que compreende, portanto, o atendimento às normas de limitação da duração do trabalho e o respeito ao direito fundamental à limitação da jornada de trabalho.

No segundo capítulo, viu-se que a noção moderna de tempo, que adquire um sentido mercadológico, remonta ao advento da sociedade industrial, com seus ritmos de vida e de trabalho ditados pelo relógio, que é acompanhado de um prolongamento da jornada de trabalho, elemento central ao processo de acumulação capitalista. No decorrer da Revolução Industrial e de seus desdobramentos, o tempo de trabalho é estendido de tal maneira que passam a surgir movimentos de resistência dos trabalhadores fabris, que culminaram na institucionalização de limites à jornada de trabalho por meio da regulação trabalhista.

Assim, o atual limite constitucional da duração do trabalho em oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, inscrito no art. 7º, inciso XIII, da CF/1988, reflete o processo histórico de surgimento e desenvolvimento de mecanismos justralhistas de proteção contra a superexploração do trabalho, desencadeado pela luta da classe trabalhadora.

O referido dispositivo consagra o direito fundamental à limitação de jornada, que, juntamente com outras disposições constitucionais, a exemplo do direito ao repouso semanal remunerado preferencialmente aos domingos e ao adicional de horas extras, determina uma lógica constitucional de limitação da duração do trabalho, com lastro no direito fundamental ao trabalho digno. Esse sentido constitucional condiz com a adoção, pelo ordenamento jurídico brasileiro, do tempo à disposição do empregador como critério básico de aferição da jornada de trabalho, na medida em que obsta que os riscos da atividade sejam assumidos pelo próprio trabalhador.

De outro lado, o fato de o constituinte não ter oferecido vedação (nem autorização) expressa à prestação habitual de horas extraordinárias meramente suplementares – ou seja aquelas horas extras não relacionadas a situações de excepcionalidade –, contribuiu para o estabelecimento de regimes de trabalho extraordinário permanente, em um desvirtuamento dessa mesma lógica constitucional de limitação.

Além disso, a própria Constituição já alberga a hipótese flexibilizatória do regime de compensação, que, embora pudesse beneficiar o trabalhador em sua modalidade clássica, foi aprofundada por meio de alterações legislativas produzidas na década de 1990, que permitiram

a institucionalização do banco de horas anual, o qual promoveu a tendência de anualização e de desvinculação da duração do trabalho em relação aos limites diários.

Essas contradições voltaram a se aprofundar com a edição da Lei n. 13.467/2017, que promoveu um verdadeiro redesenho do instituto da jornada, destacando-se as disposições que buscam desvincular as normas de limitação da duração do trabalho da proteção à saúde e à segurança no trabalho, de modo a permitir que aquelas sejam objeto de negociação, e que mitiguem o tempo à disposição como critério de fixação da jornada.

A Lei n. 13.467/2017 é expressão de um cenário no qual o tempo de trabalho vem experimentando prolongamentos, intensificações e flexibilizações, que constituem estratégias empresariais para a elevação da exploração da força de trabalho, amparadas por um modelo de subjetivação neoliberal que prega a competitividade e o empreendedorismo de si mesmo.

O quadro atual no que diz respeito ao tempo de trabalho se revela incompatível com o exercício do trabalho em condições mínimas de dignidade, tornando-se urgente recuperar o sentido da regulação da limitação da jornada de trabalho em sua relação com a preservação da saúde do trabalhador, numa perspectiva integradora de direitos fundamentais.

Essa compreensão integrada pode ser mais bem visualizada no concreto das relações de trabalho, motivo pelo qual, a partir do terceiro capítulo, a pesquisa se debruçou sobre os motoristas profissionais de transporte de cargas. Estes integram uma categoria de grande força, dada a sua importância para a produtividade econômica do país, fortemente dependente do modal rodoviário para o deslocamento de bens e pessoas – o que se explica por ter-se privilegiado, a partir do século XX, o investimento na infraestrutura rodoviária.

Em um contexto de inaplicabilidade das normas legais de limitação da duração do trabalho – por serem comumente enquadrados pela Justiça do Trabalho na condição de trabalhadores externos (art. 62, I, da CLT), entendimento que reverberava ainda nos contratos coletivos – e de ausência de limitação do tempo de direção desses trabalhadores, o excesso de jornada se consolidou como elemento típico da organização do trabalho no setor de transporte de cargas.

As jornadas longas e extenuantes cumpridas pela categoria contribuíam para os índices alarmantes de acidentes de trânsito, frequentemente associados ao cansaço do motorista, e motivavam a utilização de substâncias psicoativas pelos trabalhadores, com objetivo de se manterem “ligados” nos percursos de longas distâncias.

Foi em resposta a esse cenário calamitoso que se editou a Lei n. 12.619/2012 (a “Lei do Descanso”) – fruto de ajuste, com a articulação do MPT, entre as classes patronal e trabalhadora –, a qual assentou, de uma vez por todas, o direito dos motoristas profissionais ao controle da

jornada de trabalho e limitou a duração do seu trabalho segundo os parâmetros constitucionais vigentes para os demais trabalhadores.

A par de algumas disposições de constitucionalidade questionável – das quais o exemplo máximo é a previsão da figura do tempo de espera como período não computado na jornada – o diploma, filiado a uma perspectiva ambiental, a conceber a limitação da jornada do trabalho e a saúde como condições inter-relacionadas no meio ambiente de trabalho, trouxe uma série de avanços protetivos para a categoria.

A legislação, no entanto, foi mal recebida por atores do setor de transportes, sobretudo os tomadores dos serviços que, sob o argumento de encarecimento dos custos operacionais da atividade e de inexecutabilidade das disposições legais, capitanearam grandes manifestações que contribuíram para que fosse editada uma nova lei num interregno de menos de três anos.

A Lei n. 13.103/2015, de caráter eminentemente regressivo, autorizou a contratação de quatro horas extraordinárias mediante negociação coletiva – totalizando doze horas diárias de trabalho –, flexibilizou intervalos, suprimiu o instituto do tempo de reserva, manteve a exclusão do tempo de espera do cômputo da jornada e reduziu a sua retribuição. Citam-se apenas algumas entre as várias alterações legislativas que subverteram a lógica constitucional de limitação da jornada de trabalho, assim como faria a Lei n. 13.467/2017 poucos anos depois.

Não obstante esses movimentos pretendam desassociar a proteção da saúde do trabalhador das normas de limitação da duração do trabalho, a relação que se estabelece entre a integridade psicofísica do motorista profissional e o excesso de jornada é cientificamente comprovada, o que foi demonstrado ao se traçar um panorama geral de dados estatísticos e estudos empíricos com foco na saúde dos motoristas de transporte de cargas.

Evidenciou-se que as extensas jornadas de trabalho se relacionam à privação de sono e de descanso e à utilização de substâncias psicoativas como solução para diminuir a fadiga e a sonolência, elevando o risco de envolvimento em acidentes de trânsito. O estresse decorrente do trabalho também se associa a transtornos psíquicos, como depressão e ansiedade. Além disso, as vibrações, os ruídos e as condições ergonômicas do veículo podem contribuir para o desenvolvimento de disfunções muscoesqueléticas e auditivas, com risco aumentado conforme o tempo de exposição a esses fatores, o que depende da extensão da jornada.

Entre os diversos caminhos a serem trilhados para garantir a proteção dos motoristas profissionais de transporte de cargas, a pesquisa destacou o papel do Poder Judiciário Trabalhista, em sua missão democrática de concretização da justiça social, de contrapor-se aos movimentos de flexibilização trabalhista que atingem a categoria.

Nesse sentido, o quarto capítulo encaminhou-se para a realização de pesquisa jurisprudencial, a partir da qual se buscou identificar o padrão regulatório do TST nas demandas que perpassam os direitos à saúde e à limitação da jornada de trabalho dos motoristas profissionais de transporte de cargas, de modo a avaliar os desafios e possíveis caminhos de concretização do direito fundamental ao trabalho digno desses trabalhadores.

A análise jurisprudencial concentrou-se em acórdãos do TST em sede de Recurso de Revista, publicados entre 17.06.2012 e 28.10.2022, cujos temas se relacionassem aos direitos à saúde e à limitação da jornada de motoristas profissionais de transporte de cargas, dividindo-se em dois grandes grupos que foram analisados pormenorizadamente.

Constatou-se que a grande maioria dos acórdãos inseridos no primeiro grupo, em que a consulta jurisprudencial se valeu de parâmetros direcionados à saúde do trabalhador, tratou de pedidos de responsabilização da parte reclamada por danos patrimoniais e extrapatrimoniais advindos de acidentes de trabalho envolvendo motorista profissional de transporte de cargas, sobretudo acidentes de trânsito.

Nesses casos, identificou-se padrão regulatório judicial na aplicação da responsabilidade objetiva do empregador por acidente de trabalho em atividade de risco, com referência constitucional ao art. 7º, XXVIII, da CF. Embora, no geral, não tenha havido articulação entre os direitos à saúde e à limitação da jornada de trabalho, algumas decisões destacaram o excesso de jornada, enquanto componente da organização do trabalho da categoria, como uma agravante do risco da atividade.

Já nos acórdãos inseridos no segundo grupo, orientado por parâmetros de busca relacionados à limitação da jornada de trabalho, identificou-se uma maior diversidade de temas de Recurso de Revista, destacando-se o tempo de espera, as horas extraordinárias e o dano extrapatrimonial por excesso de jornada.

Observou-se que o TST tem repetidamente excluído o tempo de espera do cômputo da jornada de trabalho, aplicando prontamente o disposto no art. 235-C, §§ 8º e 9º, da CLT, não obstante a existência de debate em torno da constitucionalidade do dispositivo. Também se reparou que aquela Corte Superior tende a afastar a configuração de dano existencial *in re ipsa* por excesso de jornada. Ademais, verificou-se a insuficiência do simples deferimento de horas extraordinárias como política jurisdicional regulatória para conter a incorporação sistêmica do excesso de jornada às relações de trabalho dos motoristas profissionais de transporte de cargas.

Dos resultados da análise jurisprudencial, apreendeu-se que o TST não costuma impor, nas demandas que envolvem excesso de jornada, barreiras à violação sistemática dos limites de jornada do motorista profissional. No entanto, sobretudo nos processos de responsabilidade

civil por acidente de trabalho, o Tribunal, ao associar os acidentes de trânsito ao cansaço e ao sono, aludiu, de maneira mais construtiva, aos riscos do excesso de jornada para a integridade física e psíquica do trabalhador.

Essa mesma leitura agregadora da saúde e da duração do trabalho do motorista profissional poderia contribuir para fundamentar, por exemplo, a configuração *in re ipsa* do dano existencial por excesso de jornada. Assim, já é possível vislumbrar, na própria jurisprudência do TST, um caminho para o aperfeiçoamento do padrão decisório da Justiça do Trabalho. Trata-se, evidentemente, de reafirmar e reforçar a inseparabilidade dos direitos fundamentais à saúde e à limitação da jornada de trabalho, numa perspectiva integrativa do direito fundamental ao trabalho digno.

REFERÊNCIAS

ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?1. **Estud. av.**, São Paulo, v. 34, n. 98, Apr. 2020, p. 111-126.

ALCARÁS, Patrícia Arruda de Souza; MENEZES, Nayara Gisele de Aguiar; JUDAI, Meire Aparecida. Avaliação audiológica em caminhoneiros. **Colloquium Vitae**, v. 8, n. 2, 2016, p. 17-26.

ALESSI, Angélica; ALVES, Márcia Keller. Hábitos de vida e condições de saúde dos caminhoneiros do Brasil: uma revisão da literatura. **Ciência & Saúde**, v. 8, n. 3, 2015, p. 129-136.

ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. Doença profissional e ambiente de trabalho do motorista: aspectos médicos. *In*: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 276-299.

ANDRUSAITIS, Silvia Ferreira. **Estudo da prevalência e fatores de risco da lombalgia em caminhoneiros do Estado de São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Ortopedia e Traumatologia) – Faculdade de Medicina, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2004.

ANDRUSAITIS, Silvia Ferreira; OLIVEIRA, Reginaldo Perilo; BARROS FILHO, Tarcísio Eloy P. *Study of the prevalence and risk factors for low back pain in truck drivers in the state of São Paulo, Brazil*. **Clinics** [online], v. 61, n. 6, 2006, p. 503. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1807-59322006000600003>. Acesso em 12.09.2022.

ANTONIASSI JUNIOR, Gilmar et al. O uso de drogas por motoristas caminhoneiros e o comportamento de risco nas estradas. **Revista de Epidemiologia e Controle de Infecção**, v. 6, n. 4, out-dec., 2016, p. 158-162.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**. São Paulo: Boitempo, 2017.

ANTUNES, Ricardo. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da Indústria 4.0. *In*: **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**, Ed. Boitempo, 2020.

ATLAS DA ACIDENTALIDADE NO TRANSPORTE BRASILEIRO. **Atlas da accidentalidade no transporte brasileiro**, 2022. Disponível em: <https://www.atlasacidentesnotransporte.com.br/>. Acesso em 10.10.2022.

BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho**. 4ª ed. rev. e ampl. São Paulo: LTr, 2008.

BASSO, Pietro. **Tempos modernos, jornadas antigas**: vidas de trabalho no início do século XXI. Campinas: Editora da Unicamp, 2018.

BELAN, Tayná Oliveira et al. Prevalência do uso de anfetaminas por caminhoneiros. **Acta Biomed Bras**, v. 8, n. 2, dez/2017, p. 71-82.

BELMONTE, Alexandre Angra. A nova lei dos motoristas profissionais (n. 13.103/2015) e as questões jurídicas decorrentes. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 19-42.

BELTRAMELLI NETO, Silvio. A reforma trabalhista e o retrocesso na proteção jurídica da saúde e segurança no trabalho: notas críticas sobre jornada e outros dispositivos alusivos ao meio ambiente laboral. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região**, Campinas, SP, n. 51, jul./dez. 2017, p. 183-202.

BELTRAMELLI NETO, Silvio. **Jornada laboral no século XXI sob o paradigma do trabalho digno e cooperativo internacional do trabalho decente**. Palestra proferida no Seminário Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI em 02 de dezembro de 2020 (Informação verbal). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=E1Bp3WGlpf4>. Acesso em 20.02.2022.

BOARETTO, Laira Beatriz. **Direito fundamental à saúde e segurança do caminhoneiro**: a interação da sociedade na Lei n. 12.619/2012. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito da Universidade Metodista de Piracicaba. São Paulo, 2013.

BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. 15ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

BONFIM, Denise. **42% dos acidentes de trânsito estão relacionados ao sono**. IG Saúde, Brasil, publicado em 22.10.2021. Disponível em: <https://saude.ig.com.br/2021-10-22/acidente-transito-disturbios-sono.html>. Acesso em 25.10.2022.

BORGES, Caio Afonso. **O dano existencial no trabalho sem pausas dos influenciadores digitais**. São Paulo: Editora Dialética, 2022.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: <https://tinyurl.com/3744z739>. Acesso em 30.10.2022.

BRASIL. **Decreto-lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943**. Consolidação das Leis do Trabalho. 1943. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em 30.10.2022.

BRASIL. **Lei n. 13.467, de 13 de julho de 2017**. Brasília, 2017. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis

n 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Disponível em: <https://tinyurl.com/y5gh23hd>. Acesso em 30.10.2022.

BRASIL. **Lei n. 13.103, de 2 de março de 2015**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei n. 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113103.htm. Acesso em 30.10.2022.

BRASIL. **Lei n. 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 n. 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis n. 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. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112619.htm. Acesso em 30.10.2022.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Processo ADI 5322**. N. U. 0002769-67.2015.1.00.0000, Relator: Ministro Alexandre de Moraes. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4778925>. Acesso em 11.10.2022.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Processo ADPF 381**. N. U. 0000702-95.2016.1.00.0000. Relator: Ministro Gilmar Mendes, data de julgamento: 01.06.2022. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4915149>. Acesso em 11.10.2022.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Processo ADC 48**. N. U. 0008745-84.2017.1.00.0000, Relator: Ministro Luís Roberto Barroso, data de julgamento: 16.04.2020. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>. Acesso em 11.10.2022.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Processo ADI 3961**. N. U. 0005243-89.2007.1.00.0000, Relator: Ministro Luís Roberto Barroso, data de julgamento: 16.04.2020. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=2559843>. Acesso em 11.10.2022.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Tema 932** - Possibilidade de responsabilização objetiva do empregador por danos decorrentes de acidentes de trabalho. Relator: Ministro Alexandre de Moraes. Data de julgamento: 12.03.2020. Data da publicação: 26.06.2020. Disponível: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4608798&numeroProcesso=828040&classeProcesso=RE&numeroTema=932>. Acesso em 30.10.2022.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 10248-35.2016.5.15.0062**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 19.10.2022, 2ª Turma, data de publicação: 28.10.2022.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 10017-21.2021.5.03.0012**, Relator: Ministro Alberto Bastos Balazeiro, data de julgamento: 17.08.2022, 3ª Turma, data de publicação: 19.08.2022.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 11143-39.2016.5.15.0080**, Relator: Ministro Claudio Mascarenhas Brandão, data de julgamento: 10.08.2022, 7ª Turma, data de publicação: 19.08.2022.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo 13333-29.2016.5.15.0062**, Relator: Ministro Alexandre de Souza Agra Belmonte, data de julgamento: 16.03.2022, 3ª Turma, data de publicação: 25.03.2022.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 21254-13.2016.5.04.0202**, Relator: Ministro Claudio Mascarenhas Brandão, data de julgamento: 24.11.2021, 7ª Turma, data de publicação: 03.12.2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 1712-52.2018.5.10.0111**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 17.11.2021, 3ª Turma, data de publicação: 19.11.2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 1000424-72.2018.5.02.0435**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 16.06.2021, 3ª Turma, data de publicação: 25.06.2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo E-RR 402-61.2014.5.15.0030**, Relator: Ministro Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, data de julgamento: 29.10.2020, SBDI-1, data de publicação: 27.11.2020.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 139-48.2014.5.23.0081**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 06.11.2019, 2ª Turma, data de publicação: 19.11.2019.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 897-09.2013.5.09.0095**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 26.06.2019, 2ª Turma, data de publicação: 28.06.2019.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 1176-14.2015.5.05.0005**, Relatora: Ministra Delaíde Miranda Arantes, data de julgamento: 05.06.2019, 2ª Turma, data de publicação: 14.06.2019.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 487-56.2014.5.12.0054**, Relator: Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos, data de julgamento: 03.04.2019, 4ª Turma, data de publicação: 05.04.2019.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 10731-95.2016.5.03.0160**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 29.08.2018, 3ª Turma, data de publicação: 31.08.2018.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 11244-96.2016.5.03.0052**, Relatora: Ministra Delaíde Miranda Arantes, data de julgamento: 21.08.2018, 2ª Turma, data de publicação: 24.08.2018.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 1600-94.2013.5.03.0033**, Relator: Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos, data de julgamento: 09.05.2018, 4ª Turma, data de publicação: 15.06.2018.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 497-12.2014.5.05.0017**, Relatora: Ministra Dora Maria Costa, data de julgamento: 29.03.2017, 8ª Turma, data de publicação: 31.03.2017.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 1732-42.2012.5.15.0005**, Relator: Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos, data de julgamento: 04.10.2017, 5ª Turma, data de publicação: 13.10.2017.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 578-31.2012.5.24.0007**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallmann, data de julgamento: 04.10.2017, 2ª Turma, data de publicação: 06.10.2017.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 146300-11.2010.5.17.0121**, Relatora: Ministra Maria Helena Mallman, data de julgamento: 24.05.2017, 2ª Turma, data de publicação: 02.06.2017.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 183-81.2015.5.08.0103**, Relator: Ministro Claudio Mascarenhas Brandão, data de julgamento: 30.11.2016, 7ª Turma, data de publicação: 09.12.2016.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 36800-74.2013.5.17.0001**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 23.06.2021, 2ª Turma, data de publicação: 28.10.2016.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 2837-07.2013.5.09.0128**, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, data de julgamento: 26.10.2016, 3ª Turma, data de publicação: 28.10.2016.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 65400-10.2012.5.17.0141**, Relator: Ministro Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, data de julgamento: 18.11.2015, 7ª Turma, data de publicação: 20.11.2015.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 33900-61.2009.5.15.0051**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 22.04.2015, 2ª Turma, data de publicação: 30.04.2015.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 954-52.2011.5.03.0131**, Relator: Desembargador convocado Cláudio Armando Couce de Menezes, data de julgamento: 19.11.2014, 2ª Turma, data de publicação: 19.11.2014.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 260500-90.2009.5.09.0023**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 30.04.2014, 2ª Turma, data de publicação: 09.05.2014.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo RR 123900-06.2009.5.17.0002**, Relator: Ministro José Roberto Freire Pimenta, data de julgamento: 04.09.2013, 2ª Turma, data de publicação: 13.09.2013.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula n. 85 do TST. COMPENSAÇÃO DE JORNADA** (inserido o item VI) - Res. 209/2016, DEJT divulgado em 01, 02 e 03.06.2016.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula n. 428 do TST. SOBREAVISO APLICAÇÃO ANALÓGICA DO ART. 244, § 2º DA CLT** (redação alterada na sessão do Tribunal Pleno realizada em 14.09.2012) - Res. 185/2012, DEJT divulgado em 25, 26 e 27.09.2012.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula n. 444 do TST. JORNADA DE TRABALHO. NORMA COLETIVA. LEI. ESCALA DE 12 POR 36. VALIDADE.** - Res. 185/2012, DEJT REL. José Alberto Freire Pimenta. divulgado em 25, 26 e 27.09.2012.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula n. 291 do TST. HORAS EXTRAS. HABITUALIDADE. SUPRESSÃO. INDENIZAÇÃO.** (nova redação em decorrência do julgamento do processo TST-IUJERR 10700-45.2007.5.22.0101) - Res. 174/2011, DEJT divulgado em 27, 30 e 31.05.2011.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula n. 428 do TST.** Redação original – - Res. 174/2011, DEJT divulgado em 27, 30 e 31.05.2011.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **OJ n. 355 da SBDI-1.** Intervalo interjornadas. Inobservância. Horas extras. Período pago como sobrejornada. Art. 66 da CLT. Aplicação analógica do § 4º do art. 71 da CLT (DJ 14.03.2008).

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **OJ n. 332 da SBDI-1. MOTORISTA. HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE DE JORNADA POR TACÓGRAFO. RESOLUÇÃO Nº 816/86 DO CONTRAN (DJ 09.12.2003).**

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula n. 229 do TST. SOBREAVALO. ELETRICITÁRIOS (nova redação) - Res. 121/2003 DJ 19, 20 e 21.11.2003.**

CANOTILHO, José Joaquim Gomes; MOREIRA, Vital Martins. **Constituição da República Portuguesa Anotada.** 3ª ed. Coimbra: Coimbra Editora, 1984.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes; MOREIRA, Vital Martins. **Fundamentos da Constituição.** Coimbra: Coimbra Editoram 1991.

CARDOSO, Ana Cláudia Moreira. **Tempos de trabalho, tempos de não trabalho:** vivências cotidianas de trabalhadores. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxwovktx>. Acesso em 20.02.2022.

CARDOSO, Deborah. Uma nova perspectiva sobre o transporte rodoviário de carga no Brasil: jornada de trabalho do motorista profissional à luz da Lei n. 13.103/2015. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 77-81.

CARDOSO, Marla. Mais saúde aos madrugadores. *In: Proteção:* revista mensal de saúde e segurança do trabalho, v. 24, n. 238, out. 2011, p. 40-56.

CARVALHO, Augusto César Leite de. **Direito do Trabalho:** curso e discurso. São Paulo: LTr, 2016a.

CARVALHO, Augusto César Leite de. A nova lei dos motoristas profissionais: a dificuldade de ponderar interesses de patrões, empregados, passageiros e usuários das estradas brasileiras. *In: Como aplicar a CLT à luz da Constituição:* alternativas para os que militam no foro trabalhista. São Paulo: LTr, 2016b.

CARVALHO, Augusto César Leite de. Trabalho rodoviário: reflexões sobre a reforma legal de 2015. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016c.

CARVALHO NETTO, Menelick de. A contribuição do direito administrativo focado da ótica do administrado para uma reflexão acerca dos fundamentos do controle de constitucionalidade das leis no Brasil: um pequeno exercício de teoria da constituição. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**. Brasília, Vol. 68, n. 2, abr/jun 2002.

CARVALHO NETTO, Menelick de. A hermenêutica constitucional sob o paradigma do Estado Democrático de Direito. *In: OLIVEIRA, Marcelo Andrade Cattoni de. (Coord.) Jurisdição e*

hermenêutica constitucional no Estado Democrático de Direito. Belo Horizonte: Mandamentos, 2004, p. 25-44.

CARVALHO NETTO, Menelick de; SCOTTI, Guilherme. O Direito do Trabalho e o Estado Democrático de Direito: o individual e o coletivo no exercício da autonomia do trabalhador. *In*: DELGADO, Gabriela Neves; PEREIRA, Ricardo José Macêdo de Britto. (Org.). **Trabalho, constituição e cidadania: a dimensão coletiva dos direitos sociais trabalhistas.** São Paulo: LTr, 2014, p. 168-175.

CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho**, 10^a ed. ver., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2014.

CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho: de acordo com a reforma trabalhista (Lei 13.467/2017).** 15^a ed. rev. atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense. São Paulo: Método, 2018.

CASTILHO, Larissa Ximenes; ESTEVES, Juliana Teixeira. A duração do trabalho e os três espíritos do capitalismo. **Rev. Direito Práx.**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 4, 2019, p. 2521-2525.

CASTRO, Denise Vieira de; PRADO, Renan Gustavo Lourenço do. Apontamentos e controvérsias acerca do exame toxicológico na Lei n. 13.103/2015. *In*: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015.** 4^a ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 300-307.

CAVAGIONI, Luciane Cesira et al. Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão. **Revista da Escola de Enfermagem da USP**, v. 43, n. 2, 2009, p. 1267-1271.

COELHO, Luciano Augusto de Toledo. As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 e flexibilização da jornada de trabalho do motorista em transporte rodoviário de passageiros e de cargas. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9^a Região.** Curitiba: Escola Judicial do Tribunal Regional do Trabalho da 9. Região, v. 5, n. 45, out. 2015, p. 35-49.

COIMBRA, Rodrigo. Fundamentos e evolução da limitação constitucional da duração do tempo de trabalho no Brasil. **e-Pública**, Lisboa, v. 3, n. 1, abr. 2016, p. 184-206. Disponível em: http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2183-184X2016000100011&lng=pt&nrm=iso. Acesso em 20.02.2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Boletim Unificado CNT**, Setembro de 2022. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/boletins>. Acesso em 29.09.2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Painel CNT de Consultas Dinâmicas dos Acidentes Rodoviários**, 2021. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/boletins>. Acesso em 29.09.2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT perfil dos caminhoneiros 2019**. Brasília: CNT, 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTE. **Transporte de carga no Brasil: Ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país. Diagnóstico e plano de ação**. 2008, p. 31-39. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/biblioteca-digital/transporte-de-cargas-no-brasil-ameacas-e-oportunidades-para-o-desenvolvimento-do-pais.htm>. Acesso em 11.10.2022.

CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA. **Diretrizes para a elaboração de ementas**. Brasília, 2021. Disponível em: <https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/2021/09/diretrizes-elaboracao-ementas-uerj-reg-cnj-v15122021.pdf>. Acesso em 01.11.2022.

CORREIA, Talissa Macedo; BIANCHI, Alessandra. Stress em caminhoneiros e comportamento no trânsito. **Psicologia, Saúde & Doenças**, 2019, v. 20, n. 1, p. 242-255.

COUTINHO, Adalcy Rachid. A dimensão do princípio da dignidade e a relação de trabalho. *In: Diálogos entre o direito do trabalho e o direito constitucional: estudos em homenagem a Rosa Maria Weber*. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 75-96.

COUTINHO, Raianne Liberal. Precarização e Exploração do Tempo à disposição dos trabalhadores por aplicativos: Um debate necessário sobre o trabalho digno. *In: Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI, Volume III*. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 211-224.

DAL ROSSO, Sadi. Jornada de Trabalho: duração e intensidade. **Ciência e Cultura**, São Paulo, v. 58, n. 4, Dec. 2006. Disponível em: http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252006000400016. Acesso em 20.02.2022.

DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade: o castigo de Prometeu**. São Paulo: LTr, 1996.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2016.

DEJOURS, Christophe. Psicopatologia do trabalho – Psicodinâmica do Trabalho. **Laboreal**, n. 7, v. 1, 2011, p. 13-16.

DEJOURS, Christophe. Por um novo conceito de saúde. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, n. 14, v. 54, 1986, p. 7-11.

DELGADO, Gabriela Neves. Coragem na travessia. **UnB Notícias**, Opinião, 21.10.2022. Disponível em: <https://noticias.unb.br/artigos-main/6098-coragem-na-travessia>. Acesso em 31.10.2022.

DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno**. 2ª ed. São Paulo: LTr, 2015.

DELGADO, Gabriela Neves; BORGES, Lara Parreira de Faria. A revisitação do princípio da proteção pelo discurso constitucional trabalhista no Tribunal Superior do Trabalho. *In*: DELGADO, Gabriela Neves; et al. (coord.). **Direito Constitucional do Trabalho: princípios e jurisdição constitucional do TST**. São Paulo: LTr, 2015.

DELGADO, Gabriela Neves; CARVALHO, Bruna Vasconcelos de. **Breque dos Apps**: direito de resistência na era digital. *Le Monde Diplomatique Brasil*, Acervo online, 27.07.2020. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/breque-dos-apps-direito-de-resistencia-na-era-digital/>. Acesso em 20.02.2022.

DELGADO, Gabriela Neves; DIAS, Valéria de Oliveira; DI ASSIS, Carolina. **Plataformas Digitais de Consumo**: perspectivas e desafios de proteção justrabalhista para o divulgador digital. 1. ed. São Paulo: Editora JusPodivm, 2022.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018.

DELGADO, Mauricio Godinho. Duração do trabalho: o debate sobre a redução para 40 horas semanais. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, Porto Alegre, v. 75, n. 2, abr./jun. 2009, p. 25-34.

DELGADO, Maurício Godinho. DELGADO, Gabriela Neves. **A Reforma Trabalhista no Brasil**: com os comentários à Lei 13.467/2017. São Paulo: LTr, 2017a.

DELGADO, Mauricio Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. **Constituição da República e direitos fundamentais**: dignidade da pessoa humana, justiça social e direito do trabalho. São Paulo: LTr, 2017b.

DELGADO, Mauricio Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. A OIT e sua missão de justiça social. **Revista Pensamento Jurídico**, São Paulo, v. 1, n. 2, jul./dez. 2019a, p. 424-448.

DELGADO, Mauricio Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. A proteção e a inclusão da pessoa humana trabalhador e do trabalho no Brasil República: fluxos e refluxos. **Revista Jurídica**, v. 4, n. 57, out. 2019b, p. 538-583. Disponível em: <http://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RevJur/article/view/3792>. Acesso em 04.08.2022

DELGADO, Mauricio Godinho. DELGADO, Gabriela Neves. O Princípio da Dignidade da Pessoa Humana e o Direito do Trabalho. *In: Diálogos entre o Direito do Trabalho e o Direito Constitucional*: estudos em homenagem a Rosa Maria Weber. São Paulo: Saraiva, 2014.

DIAS, Valéria de Oliveira. **A dimensão socioambiental do direito fundamental ao trabalho digno**: uma análise a partir do assédio organizacional nos bancos do Distrito Federal. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2019.

DUTRA, Renata Queiroz. **Direito do Trabalho**: uma introdução jurídico-política. Belo Horizonte: RTM, 2021.

DUTRA, Renata Queiroz. **Do outro lado da linha**: Poder Judiciário, regulação e adoecimento dos trabalhadores em Call Centers. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2014.

EBERT, Paulo Roberto Lemgruber. O Meio Ambiente do Trabalho Equilibrado e a Conformação do Direito Fundamental ao Trabalho Digno. *In: Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI*, Volume I. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 263-273.

ELIAS, Norbert. **Sobre o Tempo**. Rio de Janeiro: Zahar, Ed. digital, 2012.

ESCRIVÃO FILHO, Antonio Sergio; SOUSA JUNIOR, José Geraldo de. Para um debate teórico-conceitual e político sobre os direitos humanos como um projeto de sociedade. *In: Os direitos humanos como um projeto de sociedade*: desafios para as dimensões política, socioeconômica, ética, cultural, jurídica e socioambiental. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015, p. 35-55.

FENSTERSEIFER, Tiago. **Direitos fundamentais e proteção do ambiente**: a dimensão ecológica da dignidade humana no marco jurídico-constitucional do Estado Socioambiental de Direito. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo; KREIN, José Dari. **A raiz da greve dos caminhoneiros e a regulação do trabalho**. Instituto Humanitas Unisinos, 29 maio 2018. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/579431-a-raiz-da-greve-dos-caminhoneiros-e-a-regulacao-do-trabalho>.

FLÔR, Maria Luiza Martins et al. Impacto Da Exigência Do Exame Para substâncias Psicoativas No Consumo De Anfetaminas Por Caminhoneiros. *SMAD, Revista Eletrônica Saúde Mental Álcool E Drogas*, v. 18, n. 2, 2022.

FONSECA, Bruno Gomes Borges da. **Direito humano e fundamental ao trabalho**. Curitiba: CRV, 2019.

FORD, Henri, LEE, Sangheon; MCCANN, Deirdre; MESSENGER. **Duração do trabalho em todo o mundo**: tendências de jornadas de trabalho, legislação e políticas numa perspectiva global. Secretaria Internacional do Trabalho. Brasília: OIT, 2009. Disponível em: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-brasilia/documents/publication/wcms_229714.pdf. Acesso em 20.02.2022.

FRAGOSO, Ademar; GARCIA, Eduardo Garcia. Transporte rodoviário de carga: acidentes de trabalho fatais e fiscalização trabalhista. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional** [online]. 2019, v. 44, 12p. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2317-6369000018317>. Acesso em 12.09.2022.

GANDRA, Lyvia Lorena. Preditores de síndrome da apneia obstrutiva do sono em caminhoneiros. *In: Saúde Ética & Justiça*, v. 21, n. 1, 2017, p. 28-37. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/sej/article/view/126520>. Acesso em 24.10.2022.

GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. **Curso de Direito do Trabalho**. 12ª ed. rev. atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. **A nova Lei do motorista profissional e os direitos fundamentais**: análise específica e contextualizada das Leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015. São Paulo: LTr, 2019.

GIROTTI, Edmarlon. **Características do trabalho, consumo de substâncias psicoativas e acidentes de trânsito entre motoristas de caminhão**. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) – Centro de Ciências em Saúde, Universidade Estadual de Londrina. Londrina, 2014.

GOMES, Ana Cláudia Nascimento. O valor social do trabalho: análise principiológica à luz do direito fundamental ao trabalho digno. *In: Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI*, Volume I. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020.

GOMES, Fábio Rodrigues. **O direito fundamental ao trabalho**: perspectivas histórica, filosófica e dogmático-analítica. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2008.

GOMES, Orlando; GOTTSCHALK, Elson. **Curso de direito do trabalho**. 19. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

GOMES, Rafael de Araújo. **Jornada dos caminhoneiros**: para não mentirmos sobre custos. Disponível em: <https://www.anpt.org.br/images/olds/arquivos/anpt1714706624211.pdf>. Acesso em 12.09.2022.

GUEDES, Helisamara Mota et al. Utilização de serviços de atenção básica à saúde por caminhoneiros. **Enfermagem Brasil**, v. 11, n. 6, 2012, p. 347-351.

GUIMARÃES, José Augusto Chaves. **Elaboração de ementas jurisprudenciais**: elementos teórico-metodológicos. Marília: Unesp, 2015, p. 85. Disponível em: <https://www.cjf.jus.br/cjf/corregedoria-da-justica-federal/centro-de-estudos-judiciarios-1/publicacoes-1/monografias-do-cej2/volume-9-2013-2004/view/++widget++form.widgets.arquivo/@@download/Vol.+9+%282004%29+Elabora%C3%A7%C3%A3o+de+ementas+jurisprudenciais+elementos+te%C3%B3rico-metodol%C3%B3gicos.pdf>. Acesso em 01.11.2022.

HINO, Paula et al. Análise dos cuidados à saúde de caminhoneiros. **Revista de Enfermagem UFPE On Line**, v. 11, n. 11, 2017, p. 4741-4748.

HORTA, José Luiz Borges. **Horizontes jusfilosóficos do Estado de Direito**: uma investigação tridimensional do Estado liberal, do Estado social e do Estado democrático, na perspectiva dos Direitos Fundamentais. Tese (Doutorado em Filosofia do Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal de Minas Gerais Belo Horizonte, 2002.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. **Convention concerning Hours of Work and Rest Periods in Road Transport**. Geneva, 65th ILC session, 27 Jun 1979. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C153. Acesso em 12.10.2022

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. **Recommendation concerning Hours of Work and Rest Periods in Road Transport**. Geneva, 65th ILC session, 27 Jun 1979. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R161. Acesso em 12.10.2022.

KAPRON, Rafael Antonio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil**: profissão, jornada e ações políticas. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, 2002.

KLIPPEL, Bruno. **Jornada de trabalho e direitos fundamentais**. São Paulo: LTr, 2016.

KNAUTH, Daniela Riva et al. Manter-se acordado: A vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. **Revista de Saúde Pública**, v. 46, n. 5, 2012, p. 886-893.

LEMONS, Maria Cecília de Almeida Monteiro. **O dano existencial nas relações de trabalho intermitentes**: reflexões na perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2018.

LOPES, Andréa Cintra et al. Prevalência de perda auditiva induzida por ruído em motoristas. **International Archives of Otorhinolaryngology** [online], v. 16, n. 4, 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.7162/S1809-97772012000400013>. Acesso em 29.10.2022.

LOPES, Gabriela; RUSSO, Iêda Chaves Pacheco; FIORINI, Ana Cláudia. Estudo da audição e da qualidade de vida em motoristas de caminhão. **Rev. CEFAC**, São Paulo, v. 9, n. 4, Dec. 2007, p. 532-542.

MACEDO, Eléia de. **Prevalência de dor lombar em motoristas de caminhões transportadores de madeira, no sul do Brasil**. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Centro de Ciências da Saúde, Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2005.

MACIEL, Eduardo Timm; PADILHA, Vitoria Hamdan; GRAUP, Susane; PINTO, Alexandre Crespo Coelho da Silva Pinto. Prevalência de distúrbios musculoesqueléticos em caminhoneiros do Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana/RS. **Anais do Salão Internacional de Ensino, Pesquisa e Extensão**, v. 13, n. 3, 16 nov. 2021.

MANSUR, Antonio de Padua et al. *Risk Factors for Cardiovascular Disease, Metabolic Syndrome and Sleepiness in Truck Drivers*. **Arquivos Brasileiros de Cardiologia**, v. 105, n. 6, 2015, p. 560-565.

MARQUEZE, Elaine Cristina. **Alterações cardiometabólicas e de sono em motoristas de caminhão**. Tese (Doutorado em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2012.

MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da economia política. Livro I: O processo de produção do capital. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2017, p. 289-374; p. 475-490; p. 587-597.

MASSON, Valéria Aparecida; MONTEIRO, Maria Inês. *Life style, health aspects and work among truck drivers*. **Revista Brasileira de Enfermagem**. Brasília, 2010, v. 63, n. 4, p. 533-540.

MEDEIROS, Clarissa Mari de; NAKASHIMA, Erika; FEIJÓ, Esmeralda, BONNET, Fabianne; SILVA, Luana Sarti e; GANDRA, Lyvia Lorena. Preditores de síndrome da apneia obstrutiva do sono em caminhoneiros. **Saúde Ética & Justiça**, v. 21, n. 1, 2017, p. 28-37. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/sej/article/view/126520>. Acesso em 24.10.2022.

MELO, Raimundo Simão de. **Direito ambiental do trabalho e a saúde do trabalhador**: responsabilidades legais, dano material, dano moral, dano estético, indenização pela perda de uma chance, prescrição. 5. ed. São Paulo: LTr, 2013.

MELO, Raimundo Simão de. Meio Ambiente do Trabalho, Prevenção de Riscos, Dignidade Humana e as Responsabilidades pelos Danos no Setor de Transportes. *In: Contrato de Trabalho no Setor de Transporte*. GRANCONATO, Márcio Mendes; NAHAS, Thereza Christina (coord.). São Paulo: LTr, 2014, p. 158-169.

MENDES, Ana Magnólia; FACAS, Emílio Peres; DUARTE, Fernanda Sousa. Discurso digital e patologia da indiferença: desafios para o direito ao trabalho digno. *In: Direito Fundamental*

ao Trabalho Digno no Século XXI, Volume III. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 239-247.

MENDES, Ana Magnólia. **Discurso digital, teletrabalho, patologia da indiferença e garantia do trabalho digno**. Palestra proferida no Seminário Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI em 02 de dezembro de 2020 (Informação verbal). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=E1Bp3WGlpf4>. Acesso em 18.04.2022.

MENDES, René; DIAS, Elizabeth Costa. Da medicina do trabalho à saúde do trabalhador. **Rev Saúde públ.**, S.Paulo, 25, 1991, p. 341-349.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA. **Anuário Estatístico de Acidentes de Trabalho**. Publicado em 10.11.2021, atualizado em 28.01.2022. Disponível em: https://www.gov.br/trabalho-e-previdencia/pt-br/assuntos/previdencia-social/saude-e-seguranca-do-trabalhador/dados-de-acidentes-do-trabalho/arquivos/AEAT_2020/secao-i-estatisticas-de-acidentes-do-trabalho/subsecao-a-acidentes-do-trabalho/capitulo-1-brasil-e-grandes-regioes/1-1-quantidade-de-acidentes-do-trabalho-por-situacao-do-registro-e-motivo-segundo-a-classificacao-nacional-de-atividades-economicas-cnae-no-brasil-2018-2019. Acesso em 24.10.2022.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Anuário Estatístico de Transportes 2010-2021**. 6ª Ed., p. 28. Disponível em: <https://ontl.epl.gov.br/wp-content/uploads/2022/08/Anuario-Estatistico-2010-2021-Formatado-29.07.2022-16h03.pdf>. Acesso em 29.09.2022.

MOLINA, Maria Del Carmen Bisi. Dores osteomusculares e fatores associados em motoristas de carretas nas rodovias do Espírito Santo. **Revista Brasileira De Pesquisa Em Saúde**, v. 12, n. 1, 2010, p. 72-78.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Negociado sobre o legislado: uma proposta em que todos perdem: transporte rodoviário de cargas, um eloquente exemplo. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, SP, v. 82, n. 4, out./dez. 2016.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Abordagem holística sobre a nova regulamentação da profissão do motorista (Lei n. 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 10.10.2022.

MORAES, Paulo Douglas de Almeida. **Momento decisivo para o sistema de transporte brasileiro e para o Brasil**: desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não? Disponível em: <http://zip.net/bwtp8m> acesso em 10.02.2020.

MORAES, Thiago Drumond; CUNHA, Kamilla Rocha ; DE ANDRADE, Alexsandro Luiz. Percepção de caminhoneiros sobre fatores associados à ocorrência de acidentes de trabalho. **Rev. psicol.** 2019, v. 28, n.1, p. 28-41.

MOREIRA, Jansen Souza; LEAL, Ludwig Félix Machado Leal; BARBOSA, Silvânia da Cruz. Saúde Mental no Transporte Rodoviário de Carga: Olhar ao Caminhoneiro. **Revista Psicologia e Saúde**, v. 14, n. 1, jan./mar. 2022.

MORENO, Claudia Roberta de Castro; ROTENBERG, Lúcia. Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional** [online]. 2009, v. 34, n. 120, p. 128-138. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0303-76572009000200004>. Acesso em 12.09.2022.

MOTA, Camila Veras. **Paralisação de caminhoneiros é um misto de greve e locaute, diz sociólogo do trabalho**. BBC Brasil, São Paulo, 25 de maio de 2018. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44256413>. Acesso em 12.10.2022.

NASCIMENTO, Eurípedes Costa; NASCIMENTO, Evania; SILVA, José de Paula. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. **Rev Saúde Pública**, v. 41, n. 2, 2007, p. 290-293.

NASCIMENTO, Giovani Soares do. O motorista profissional empregado: análise crítica das Leis n. 12.619/2012 e 13.103/2015. In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020.

NASCIMENTO, Sônia Aparecida Costa Mascaro. **Flexibilização do horário de trabalho**. São Paulo: LTr, 2002.

NERI, Marcelo; SOARES, Wagner L.; 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. **Cadernos de Saúde Pública** [online]. 2005, v. 21, n. 4, p. 1107-1123. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-311X2005000400013>. Acesso em 12.09.2022.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Convenção n. 155 – Segurança e Saúde dos Trabalhadores**, 1981. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c155_pt.htm. Acesso em 10.02.2020.

OLIVEIRA, Fernando César. Manifestação de caminhoneiros é locaute, dizem confederações de trabalhadores. **Empresa Brasil de Comunicação**, Curitiba, 27 de julho de 2012. Disponível em: <http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2012-07-27/manifestacao-de-caminhoneiros-e-locaute-dizem-confederacoes-de-trabalhadores>. Acesso em 11.10.2022.

OLIVEIRA, Flávia Manuella Uchoa de. Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia. **Rev. bras. saúde ocup.** São Paulo, v. 45, e22, 2020.

OLIVEIRA, Michelle Engers Taube de; CARLOTTO, Mary Sandra. Fatores Associados aos Transtornos Mentais Comuns em Caminhoneiros. **Psicologia: Teoria e Pesquisa**, v. 36, 2020, p. 1-12.

OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 6ª ed. São Paulo: LTr, 2011.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. 2022. **Segurança no trânsito**. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito>. Acesso em 20.09.2022.

OST, François. **O Tempo do Direito**. Bauru: Edusc, 2005.

PADILHA, Norma Sueli. Meio ambiente do trabalho equilibrado: um direito humano fundamental do trabalhador. *In: Diálogos entre o direito do trabalho e o direito constitucional*: estudos em homenagem a Rosa Maria Weber. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 505-527.

PADILHA, Norma Sueli. O equilíbrio do meio ambiente do trabalho: direito fundamental do trabalhador e de espaço interdisciplinar entre o direito do trabalho e o direito ambiental. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 77, n. 4, p. 231-258, out./dez. 2011.

PARLAMENTO EUROPEU. **Regulamento (CE) n. 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho**, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários. OJ L 102, 11.4.2006. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32006R0561>. Acesso em 12.10.2022.

PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard; NASCIMENTO, Giovani Soares do. O motorista profissional empregado: análise crítica das Leis n. 12.619/2012 e 13.103/2015. *In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015*. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020.

PEDROSO, Amarilda Aparecida dos Santos et al. Índice de incapacitação das lombalgias em motoristas de caminhão. **ABCS Health Sci**, São Paulo, v. 38, n. 3, 2013.

PEDROSO, Fernando Carmona; NETO, Sílvio Beltramelli. *Tempus atque dignitas*: jornada laboral no século XXI sob os paradigmas teóricos do trabalho digno e cooperativo internacional do trabalho decente. *In: Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI*, Volume III. DELGADO, Gabriela Neves (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 182-198.

PENTEADO, Regina Zanella; GONÇALVES, Claudia Giglio Gonçalves; COSTA, Daniele Damaris da; MARQUES, Jair Mendes. Trabalho e saúde em motoristas de caminhão no interior de São Paulo. **Saúde e Sociedade**. São Paulo, v. 17, n. 4, 2008, 35-45.

PEREIRA, Aline Martins; SOUZA, Fabiane Hiratsuka Veiga de Souza. Avaliação do uso de anfetamínicos entre caminhoneiros de longa distância. **Polêm!ca**, v. 17, n. 4, out., nov. e dez. 2017.

PEREIRA, Flávia Souza Máximo; MURADAS, Daniela. Decolonialidade do saber e direito do trabalho brasileiro: sujeições interseccionais contemporâneas. **Revista Direito e Práxis**, [S.l.], v. 9, n. 4, dez. 2018, p. 2117-2142.

PINTO JUNIOR, Amaury Rodrigues. Considerações sobre a Lei n. 13.103/2015 e o exercício da atividade de motorista profissional. *In*: **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, v. 82, n. 1, jan./mar., 2016, p. 43-59.

PORTO, Noemia. A garantia fundamental da limitação da jornada: entre a Constituição e o art. 62 da CLT. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, Porto Alegre, v. 75, n. 2, abr./jun. 2009, p. 68-84.

PORTO, Noemia. Duração do trabalho e a Lei n. 13.467/2017: desafios reais da sociedade do presente na contramão da "reforma trabalhista". **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, SP, v. 83, n. 4, out./dez. 2017, p. 287-315.

POZZOLO, Paulo Ricardo. Enquadramento sindical dos motoristas (antes, durante e depois das Leis ns. 12.619/2012 e 13.103/2015). *In*: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2020, p. 219-249.

PRONI, Thaíssa Tamarindo da Rocha Weishaupt. A Reforma Trabalhista e seus desdobramentos jurídicos. **Carta Social e do Trabalho**, Campinas, v. 38, n.1, dez. 2018, p. 46-57.

RAMOS, Sophia Helena Amarante da Silva; ALCHIERI, João Carlos. Uso de substâncias psicoativas entre motoristas profissionais na América Latina. **Psicologia do Tráfego: características e desafios no contexto do Mercosul**. Conselho Federal de Psicologia. Brasília: CFP. 2016, p. 106-119.

RIZZOTTO, Rodolfo Alberto (coord.). As drogas e os motoristas profissionais: dimensionando o problema e apresentando soluções. **SOS Estradas**, 2015. Disponível em: <http://estradas.com.br/wp-content/uploads/2015/01/As-Drogas-e-os-Motoristas-Profissionais.pdf>. Acesso em 20.09.2022.

ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva. **Revista dos Estudantes de Direito da UnB**, n. 15, 2018.

ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. **Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2019.

RODRIGUES, Letícia Fernandes Silva; AVELAR, Gleiciane Gontijo; TOLEDO, Juliana Oliveira, CAMARGOS, Einstein Francisco; NÓBREGA, Otávio Toledo. Perfil de sono, variáveis clínicas e jornada de trabalho de caminhoneiros idosos e de meia-idade em rodovias. **Geriatr., Gerontol. Aging**, v. 12, n. 2, abri.-jun. 2018, p. 96-101.

ROMITA, Arion Sayon. **Direitos Fundamentais nas Relações de Trabalho**. 5ª ed. São Paulo: LTr, 2014.

SALGADO, Joaquim Carlos. Os Direitos Fundamentais. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, UFMG, n. 82, jan. 1996, p. 15-69.

SANTOS, Moysés Moreira. **Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadoras e sindicalismo a partir dos anos 1990**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas. São Paulo, 2007.

SANTOS, Nara Abreu. **Temporalidades do trabalho e do não trabalho: efeitos e sentidos da regulamentação jurídica**. 2019. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2019.

SANTOS, Rodrigo Leonardo de Melo. **A discriminação de homens gays na dinâmica das relações de emprego: reflexões sob a perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno**. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2016.

SAPORITI, Andréa Figueiredo; BORGES, Luiz Henrique; SALAROLI, Luciane Bresciani Salaroli; MOLINA, Maria Del Carmen Bisi. Dores osteomusculares e fatores associados em motoristas de carretas nas rodovias do Espírito Santo. **Revista Brasileira De Pesquisa Em Saúde**, v. 12, n. 1, 2010, p. 72-78.

SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2018.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade (da pessoa) humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2015.

SARLET, Ingo Wolfgang; FIGUEIREDO, Mariana Filchtiner. O direito fundamental à proteção e à promoção da saúde no Brasil: principais aspectos e problemas. *In: Temas*

Aprofundados da Defensoria Pública, São Paulo: Editora Jus Podivm, V. 1, 2ª ed., 2014, p. 111-146.

SARLET, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. Direito à saúde e proteção do ambiente na perspectiva de uma tutela jurídico-constitucional integrada dos direitos fundamentais socioambientais (DESCA). **BIS, Bol. Inst. Saúde** (Impr.). São Paulo, v. 12, n. 3, 2010, p. 248-253. Disponível em: http://periodicos.ses.sp.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-18122010000300007&lng=pt&nrm=iso. Acesso em 04.02.2022.

SARLET, Ingo Wolfgang. Algumas considerações em torno do conteúdo, eficácia e efetividade do direito à saúde na Constituição de 1988. **Revista Eletrônica sobre a Reforma do Estado (RERE)**, Salvador, n. 11, set./out./nov. 2007, p. 1-17. Disponível em: <https://tinyurl.com/yyqvw2pj>. Acesso em 12.02.2022.

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

SILVA, Gustavo Bragança; VENÂNCIO, Juliana Cardoso. **Uso de drogas e qualidade de vida de caminhoneiros que trafegam em rodovias próximas à Anápolis-Goiás**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Medicina) – Centro Universitário de Anápolis. Anápolis, 2017.

SILVA, José Afonso da. **Comentário contextual à Constituição**. 7ª. Ed. Malheiros: São Paulo, 2010, p. 855.

SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 9ª ed. São Paulo: Malheiros, 2000.

SILVA, José Antônio Ribeiro da. A incolumidade psicofísica do trabalhador como direito fundamental. *In: Direito Ambiental do Trabalho*: apontamentos para uma teoria geral, volume 5. FELICIANO, Guilherme Guimarães; SARLET, Ingo Wolfgang; MARANHÃO, Ney; FENSTERSEIFER, Tiago (Coord.). São Paulo: LTr, 2020, p. 127-142.

SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. **A flexibilização da jornada de trabalho e a violação do direito à saúde do trabalhador**: uma análise comparativa dos sistemas jurídicos brasileiro e espanhol. São Paulo: LTr, 2013.

SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. **A saúde do trabalhador como um direito humano**: conteúdo essencial da dignidade humana. São Paulo: LTr, 2008.

SILVA, Rafael Pereira; MELO, Eduardo Alves. Masculinidades e sofrimento mental: do cuidado singular ao enfrentamento do machismo? **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 26, n. 10, 2021, p. 4613-4622.

SILVA, Ramon Araújo. **Vida de caminhoneiro: sofrimento e paixão**. Dissertação (mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências da Vida, Pós-Graduação em Psicologia. São Paulo, 2015.

SMARTLAB. **Observatório de Segurança e Saúde no Trabalho: Promoção do Meio Ambiente do Trabalho Guiada por Dados**. 2022. Disponível em: <https://smartlabbr.org/sst/>. Acesso em 24.10.2022.

SOARES, Mário Lúcio Quintão. **Teoria do Estado: novos paradigmas em face da globalização**. São Paulo: Atlas, 2011.

SOUZA, José Carlos; PAIVA, Teresa; REIMÃO, Rubens. *Sleep habits, sleepiness and accidents among truck drivers*. **Arquivos de Neuro-Psiquiatria** [online]. 2005, v. 63, n. 4, p. 925-930. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0004-282X2005000600004>. Acesso em 10.10.2022.

SUSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de Direito de Trabalho: Volume II**. 22^a ed. São Paulo: LTr, 2005, p. 802-845.

TAKITANE, Juliana et al. Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão em rodovias do estado de São Paulo: um risco à ocorrência de acidentes de trânsito? **Ciência e Saúde Coletiva**, v. 18, n. 5, 2013, p. 1247-1254.

TAVARES, Lourdes. Nova redação da Súmula 428 reconhece sobreaviso em escala com celular. **Notícias do TST**. 17.09.2012. Disponível em: <https://www.tst.jus.br/-/nova-redacao-da-sumula-428-reconhece-sobreaviso-em-escala-com-celular>. Acesso em 04.08.2022.

TEIXEIRA, Monica La Porte. **Acidentes e doenças do trabalho de profissionais do setor transporte: análise dos motoristas no Estado de São Paulo, 1997 a 1999**. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005.

TELES, Sheila Araujo et al. Comportamentos de risco para doenças sexualmente transmissíveis em caminhoneiros no Brasil. **Revista Panamericana de Salud Pública**, v. 24, n. 1, 2008, p. 25-30.

THOMPSON, Edward Palmer. Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial. In: THOMPSON, Edward Palmer. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 267-305.

ULHÔA, Melissa Araújo et al. Distúrbios psíquicos menores e condições de trabalho em motoristas de caminhão. **Revista de Saúde Pública** [online]. 2010, v. 44, n. 6, p. 1130-1136.

VATICANO. Papa Leão XIII. **Carta Encíclica “Rerum Novarum”**: sobre a condição dos operários. Disponível: https://www.vatican.va/content/leo-xiii/pt/encyclicals/documents/hf_l-xiii_enc_15051891_rerum-novarum.html. Acesso em: 20.02.2022.

VIANA, Márcio Túlio. O juiz ao volante. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**. São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 155-173.

VIANA, Márcio Túlio. Adicional de horas extras. *In*: **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 1993, v. 2, p. 171-188.

VIEIRA, Regina Stela Corrêa. **Cuidado como trabalho**: uma interpelação do Direito do Trabalho a partir da perspectiva de gênero. 2018. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2018.

WANDELLI, Leonardo Vieira. O direito fundamental ao conteúdo do próprio trabalho: uma reconstrução normativa do direito ao trabalho. **Espaço Jurídico Journal of Law**, v. 17, n. 3, set./dez. 2016.

WANDELLI, Leonardo Vieira. Da psicodinâmica do trabalho ao direito fundamental ao conteúdo do próprio trabalho e ao meio ambiente organizacional saudável. **Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM**, v. 10, n. 1, 2015, p. 193-217.

WENDLER, Emerson Augusto; BUSATO, César Roberto; MIYOSHI, Edmar. Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão para reduzir o sono. **Publ. UEPG Ci. Biol. Saúde**, Ponta Grossa, v. 9, n.3/4, set./dez. 2003, p. 7-14.

WHITROW, Gerald James. **O tempo na história**: concepções do tempo da pré-história aos nossos dias. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. 1946. **Constitution of the World Health Organization**. Disponível em: https://www.who.int/governance/eb/who_constitution_en.pdf. Acesso em 12.02.2022.

WORLD HEALTH ORGANIZATION; INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. **Joint estimates of the work-related burden of disease and injury, 2000-2016: global monitoring report**: Geneva: WHO/ILO, 2021. Disponível: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---lab_admin/documents/publication/wcms_819788.pdf. Acesso em 26.11.2022.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Status Report on Road Safety**. Geneva, 2018.

ZEFERINO, Maria Terezinha. **Acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas** – estudo de casos junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Centro Tecnológico, Universidade

Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2004. Disponível em:
<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/87295/206188.pdf?sequence=1>.
Acesso em 05.09.2022.

ANEXO I – Tabela de processos do Grupo I (Saúde)

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR em saúde	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Resp. civil reconhecida	Acidente de trabalho	Fatos e provas	Articulação trabalho e saúde
RR 36800-74.2013.5.17.0001	2ª	25.06.21	M	Ambos	Resp. civil por doença ocupacional. Indenização por danos materiais e morais. Quantum.	Reclamante (majoração danos materiais): arts. 5º, II, da CF; 461 e 818 da CLT; 334, II, do CPC; 949 e 950, caput, e § único, do cc; divergência jurisprudencial. Reclamada (inaplicabilidade resp. objetiva): arts. 7º, XXVIII, da CF; 186 e 927, caput e § único, do CC.	Provimento para majorar o percentual da pensão mensal.	Art. 950, caput, do CC.	Sim. Art. 7º, XXVIII, CF.	Sim.	Lombociatalgia esquerda.	"O Regional concluiu pela demonstração do nexo de causalidade ente a doença adquirida e o trabalho desempenhado em favor da reclamada, diante da constatação, no próprio laudo pericial, "que o reclamante é portador de lombociatalgia esquerda, doença classificada pelo CID-10 M51", somada ao fato de "que os problemas de coluna advindos do exercício da função de motorista, principalmente quando o empregado cumpre extensa jornada de trabalho, consistem em fator de risco à saúde do obreiro".	Sim. "Constou na decisão recorrida 'que desde o ano de 2009 o autor é portador de lombociatalgia esquerda incapacitante, apresentando hérnia", bem como "que os problemas de coluna advindos do exercício da função de motorista, principalmente quando o empregado cumpre extensa jornada de trabalho, consistem em fator de risco à saúde do obreiro' (pág.290)".
RR 11244-96.2016.5.03.0052	2ª	24.08.18	M	Reclamada	Fracionamento do intervalo interjornada por norma coletiva.	Arts. 7º, XXVI, da CF; 66 da CLT; divergência jurisprudencial.	Conhecer por divergência jurisprudencial e no mérito, negar provimento.	Art. 7º, XXVI, da CF.	Sim. Art. 7º, XXVI, da CF.	Não se aplica.	Não se aplica.	"Por amostragem, cito o labor do dia 30/06/2014 iniciado às 07h e finalizado às 21h, as quais, somadas ao tempo de 03h decorrente do descarregamento do caminhão, considera-se como encerrada a jornada à 00h. E, verificando-se que no dia seguinte, 01/07/2014, o autor iniciou sua jornada de trabalho às 08h, constato que houve violação ao disposto no art. 66 da CLT".	Sim. "Por se tratar de norma atinente à saúde e segurança do trabalhador, esta Corte tem entendido que, assim como ocorre com relação ao intervalo intrajornada, extravasa o espectro de negociação coletiva o comprometimento do período mínimo previsto para o repouso entre uma jornada e outra".
RR 1530-34.2013.5.15.0004	8ª	03.06.16	M	Reclamada	Resp. civil por doença ocupacional. Danos materiais e morais. Quantum.	Arts. 5º, V e LV, e 7º, XXVIII, da CF; divergência jurisprudencial.	Não conhecer.	Ausência de violação à CF; art. 896, "a" e "c", da CLT; Súmulas 297, I, 337, I, "a" e "b", e 296, I, do TST.	Não.	Sim.	Entorse de punho.	"A cronologia dos fatos apontam uma EVOLUÇÃO DESFAVORÁVEL DE TRAUMA ACIDENTÁRIO (ENTORSE DE PUNHO) ocorrido em 06 de junho de 2009, devidamente anotado em Comunicações de Acidente de Trabalho – CAT's (inicial e de reabertura). O quadro atual se caracteriza como uma INCAPACIDADE TOTAL E PERMANENTE PARA A PROFISSÃO DE MOTORISTA, na qual continua contratado na Empresa Reclamada. Outrossim, a seqüela está estabilizada e o Autor conserva capacidade funcional residual bastante para manter autonomia em sua rotina pessoal e para se voltar a se ativar em serviços remunerados com troca de função".	Não.
RR 897-09.2013.5.09.0095	2ª	28.06.19	M	Reclamada	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais. Quantum; Intervalo intrajornada.	Resp. civil: arts. 186 e 927 do CC; 286 e 333, I, do CPC/1973; 5º, II e X, da CF; divergência jurisprudencial. Quantum: divergência jurisprudencial. Intervalos intrajornada: arts. 71, 457, 458 e 611 da CLT; 5º, II, 7º, XXVI e 8º, VI, da CF.	Não conhecer.	resp. civil: ausência das violações legais; art. 896, §7º da CLT; súmulas 333 e 297, I, do TST. Quantum: OJ 111 SBDI-1.	Não.	Sim.	Acidente de trânsito.	"A decisão regional narra que o reclamante, durante o desempenho do seu trabalho, colidiu com outro veículo, que teve vítimas fatais, sendo que o autor foi submetido posteriormente a procedimento cirúrgico para colocação de platina na tíbia direita, ficando afastado do trabalho por um ano e meio".	Sim, quanto ao intervalo. "Adotar entendimento diverso seria possibilitar a flexibilização de norma afeta à saúde e segurança do trabalhador".

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR em saúde	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Resp. civil reconhecida	Acidente de trabalho	Fatos e provas	Articulação trabalho e saúde
RR 1600-94.2013.5.03.0033	4ª	15.06.18	M	Reclamante	Resp. civil por doença ocupacional.	Art. 927, § único, do CC; divergência jurisprudencial.	Não conhecer.	Súmula 126 do TST.	Sim. Art. 7º, XXVIII, CF.	Não.	Otalgia e perda auditiva.	"Para a apuração da alegada incapacidade laboral, bem como do nexo causal do alegado acidente do trabalho, na assentada de fl. 56 foi determinada a realização de perícia médica, tendo sido nomeado o Dr. Paulo César Ferreira Almas, que assim concluiu (item X, fl. 221): Periciado vítima de acidente de trabalho típico, comprovado por CAT emitida pelo empregador. Apresenta perda de audição em OE caracterizado por perdas mistas. O perito não possui elementos para caracterizar o nexo de causalidade entre a perda auditiva e o acidente". Embora seja incontroverso que o reclamante foi vítima de acidente do trabalho típico, não há provas de que a sua perda auditiva decorreu do referido acidente, tampouco comprovou-se a culpa da reclamada pelo infortúnio".	Não.
RR 146300-11.2010.5.17.0121	2ª	02.06.17	M	Reclamada	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos morais.	Arts. 7º, XXVIII, da CF e 927, § único, do CC.	Não conhecer.	Súmula 126 do TST; art. 927, § único, do CC.	Não.	Sim.	Acidente de trânsito que agravou quadro pré-existent e na coluna.	"[...] comungo do entendimento do Juízo de origem, quanto à razão da falta de atenção do motorista ter sido a jornada excessiva para o tipo de trabalho desenvolvido. Assim dispôs a sentença: "...entendo que a falta de atenção se fez em face da extensa jornada por este cumprida. É que se submetia a escalas 4X2, com jornada de 12h (diurnas e noturnas), excessiva para a atividade de risco que exercia (motorista carreteiro), sendo de realce que esta jornada de 12h era sistematicamente extrapolada, consoante se extrai das fichas financeiras carreadas às fls. 353/373, com numero elevado de horas extras pagas mensalmente. Saliento que referida jornada é demasiada para um motorista carreteiro jovem e à época dos fatos acabava de completar o demandante 57 (cinquenta e sete) anos de idade que contava, apenas, com 30 (trinta) minutos para refeição e descanso. Dessa forma, a falta de atenção do motorista decorreu do cansaço e exaustão impostos pela jornada excessiva na direção da carreta, somado a idade avançada do obreiro de 57 (cinquenta e sete) anos".	Sim. "O acórdão regional, contudo, expôs de forma muito clara o contexto fático que o levou a concluir pela responsabilização da reclamada: 'O julgado firmou entendimento no sentido de que a atividade de motorista profissional é de risco, porque submete o empregado a risco maior do que aquele a que é submetido o cidadão comum. Entendeu ainda que não há indícios de que tenha havido culpa exclusiva da vítima. Por fim, comungou com o entendimento do Juízo da Origem de que a excessiva jornada exercida pelo embargado contribuiu para a ocorrência do acidente de trabalho".
RR 954-52.2011.5.03.0131	2ª	28.11.14	M	Reclamante	Horas extras. Controle de jornada; Resp. civil por acidente de trabalho.	Horas extras: OJ 332 da SDI-1 e divergência jurisprudencial. Resp. civil: arts. 2º da CLT; 186 e 927, § único do CC; 7º, XXVIII, da CF; divergência jurisprudencial.	Dar provimento para reconhecer a resp. civil objetiva da recorrida.	resp. civil: Arts. 927, § único, CC; 2º da CLT.	Sim. Art. 7º, XVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"No caso em apreciação, o dano sofrido pelo reclamante restou provado e incontroverso. A atividade do reclamante é atividade de risco (motorista de caminhão). O acidente ocorreu quando o autor estava a serviço da reclamada".	Não.

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Resp. civil reconhecida	Acidente e de trabalho	Fatos e provas	Articulação trabalho e saúde
RR 260500-90.2009.5.09.0023	2ª	09.05.14	M	Reclamada	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais, morais e estéticos.	Arts. 7º, XXVIII, e 170 da CF; 186 do CC; 818 da CLT e 333, I, do CPC/1973.	Não conhecer.	Art. 927, § único, do CC.	Sim. Art. 7º, XVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"No caso, o Regional destacou que o reclamante, motorista de caminhão, fazia o trajeto de Nova Olinda/MS e Paulínia/SP, quando, estando em sua mão de direção, foi atingido de frente por um veículo em sentido contrário, o que resultou lesão em sua perna esquerda que, após diversos tratamentos, culminou na amputação, do membro".	Sim. "Não há dúvida de que a atividade profissional desempenhada pelo reclamante era de risco, pois o motorista de caminhão (motorista profissional) está mais sujeito a acidentes do que o motorista comum, pois se submete a rígido controle de prazos de entrega das mercadorias transportadas, assim como o intenso tráfego de veículos nas autoestradas".
RR 1000424-72.2018.5.02.0435	3ª	25.06.21	M	Reclamante	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos morais e estéticos.	Art. 5º, X, da CF; divergência jurisprudencial.	Dar provimento para, sanado omissão do regional, condenar a reclamada ao pagamento de indenização por danos morais e estéticos.	Arts. 1.013, § 3º, III, do CPC; 5º, X, da CF.	Sim. Art. 5º, X, da CF.	Sim.	Acidente de trabalho (fratura na mão ao realizar o agasalhamento da lona).	"O laudo apresentado às fls. 343/350 concluiu que o reclamante sofreu acidente de trabalho com lesão da mão direita, estando incapacitado parcial e permanentemente. Afirmou a Sra. Perita que, em virtude da fratura, apresenta distrofia simpático-reflexa, com quadro importante de dor, rigidez articular e hipotrofia da mão, tendo sido reabilitado no trabalho e sua CNH suspensa para o labor. Considerou que, de acordo com os critérios da tabela da Susep, a redução da capacidade do reclamante seria estimada em 50%".	Não.
RR 1417-42.2012.5.04.0030	2ª	23.10.19	M	Reclamada	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais. Quantum.	Arts. 7º, XXVIII, da CF; 927 do CC; divergência jurisprudencial.	Não conhecer.	Art. 896, §7º, da CLT; Súmula 333 do TST; OJ 111 da SBDI-1.	Não.	Sim.	Acidente de trânsito.	"Embora a prova documental revele o descuido do motorista ao trafegar em excesso de velocidade, não há como concluir que essa seja a única causa para a ocorrência do evento danoso, sobretudo quando a própria perícia realizada no local do acidente apontou que o tombamento decorreu da velocidade do caminhão associada à massa da carga do reboque".	Não.
RR 270-73.2012.5.15.0062	2ª	28.09.18	M	Reclamante	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Arts. 186, 187, 927, caput e § único, do CC; 2º, da CLT; divergência jurisprudencial.	Dar provimento para reconhecer a resp. objetiva do empregador e condenar a reclamada ao pagamento de indenização por danos morais e materiais.	Art. 927, § único, do CC.	Não.	Sim.	Acidente de trânsito.	"O obreiro era motorista de caminhão. Conforme histórico narrado no inquérito policial, o boletim de ocorrência relatou que o Sr. Natanael invadiu a contramão de direção e colidiu com outro caminhão, causando o acidente".	Não.
RR 868-93.2010.5.12.0025	7ª	29.06.18	M	Reclamante	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Art. 927, § único, do CC; divergência jurisprudencial.	Dar provimento para reconhecer a resp. objetiva do empregador e condenar a reclamada ao pagamento de indenização por danos morais e materiais	Art. 927, § único, do CC.	Sim. Art. 7º, XXVIII, CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"A prova dos autos demonstra que o então empregado, no exercício da função de motorista rodoviário de caminhão, a serviço do reclamado, sofreu o acidente, que resultou no seu óbito. Por fim, não ficou comprovada a culpa da empregadora no evento. São inconteste, portanto, o nexo de causalidade entre labor e acidente que levou a óbito o empregado e o dano suportado pelas autoras, cónyuge e filha do falecido".	Não.
RR 65-20.2010.5.03.0136	7ª	15.06.18	M	Reclamante	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Arts. 7º, XXVIII, da CF; 927, § único, do CC; divergência jurisprudencial.	Dar provimento para reconhecer a resp. objetiva do empregador e condená-lo ao pagamento de indenização por danos morais e materiais.	Art. 927, § único, do CC.	Não.	Sim.	Acidente de trânsito.	"Consta no acórdão regional que o empregado, ao efetuar uma curva à direita, perdeu o controle direcional do veículo, projetou-se na contramão, saiu da pista e colidiu com uma árvore".	Não.

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Resp. civil reconhecida	Acidente de trabalho	Fatos e provas	Articulação trabalho e saúde
RR 1047-20.2012.5.15.0107	4ª	27.04.18	M	Reclamada	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos morais.	Arts. 7º, XXVIII, da CF; 186 e 927 do CC.	Não conhecer.	Art. 896, § 7º, da CLT; Súmula 333 do TST.	Não.	Sim.	Acidente de trânsito.	"Os riscos a que estão sujeitos os motoristas profissionais decorrem, principalmente, da possibilidade de colisão com outros veículos - conduzidos por pessoas, seres humanos que podem errar pelas mais diversas razões. E com conseqüências potencialmente graves. O outro motorista pode estar embriagado, sonolento, desatento, como pode sofrer um desmaio, um ataque cardíaco, pode dirigir em velocidade incompatível etc".	Não.
RR 31500-25.2009.5.15.0132	2ª	09.03.18	M	Reclamante	Horas extras. Inversão do ônus da prova; Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Horas extras: arts. 5º, LV, da CF; 74 da CLT; 332 e 333, II, do CPC/1973; 6º do CDC; Súmula 338 do TST. resp. civil: arts. 7º, XXVIII, da CF; 927, § único, do CC.	Dar provimento para reconhecer a resp. objetiva do empregador e determinar o retorno dos autos à origem.	resp. civil: art. 927, § único, do CC.	Não.	Sim.	Acidente de trânsito.	"Conforme demonstrado pela perícia técnica o acidente ocorreu porque 'o condutor do veículo 01 - VW/18.310 TITAN, por não atentar para o fluxo de trânsito em seguia a sua vanguarda, não mantendo distância de segurança aos demais veículos a sua frente (fl. 239)" "jornada do autor, já considerando a redução da hora noturna, era de aproximadamente 41/42 horas em uma semana e de 62/64 na seguinte. Com base nesses números arbitro a jornada média semanal em 52h. Isso representa um total de 8 horas extras, em média, por semana. Além disso, é preciso reconhecer que um grande volume de horas era acumulado em poucos dias. A cada turno de trabalho, o limite de oito horas era excessivamente ultrapassado".	Não.
RR 1732-42.2012.5.15.0005	5ª	13.10.17	M	Reclamada	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Arts. 2 da CLT; 186 e 927 do CC/ divergência jurisprudencial.	Não conhecer.	Art. 927, § único, do CC.	Não.	Sim.	Acidente de trânsito.	"Viajando no sentido Pederneiras - Jaú, foi ele fatalmente vitimado em um acidente de trânsito no qual abalroou frontalmente com um caminhão que trafegava na via contrária".	Sim. "Ademais, os fundamentos para classificar a atividade como sendo de risco é o fato de o empregado exercer a função de motorista profissional, utilizando veículos automotores como condição para a prestação de serviços, em condições cotidianas e por longas horas, nas quais ficam constantemente expostos a riscos de acidentes no trânsito, acima dos índices a que estão sujeitas as pessoas comuns" "A situação de risco não se verifica somente pelo tipo de veículo que o motorista utiliza, mas sim pelas condições de tráfego a que é submetido e por qual período se constantemente ou esporadicamente, a fim de que fique caracterizado um risco de acidente acima da média da pessoa comum. Logicamente, aquele que exerce a atividade de motorista profissional, dirigindo o dia todo e trafegando em rodovias na zona rural, muitas das vezes, está exposto a situação de risco mais acentuada que o homem médio".
RR 578-31.2012.5.24.0007	2ª	06.10.17	M	Reclamante	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Arts. 2 da CLT; e 927, § único, do CC; divergência jurisprudencial.	Dar provimento para reconhecer a resp. objetiva do empregador e determinar o retorno dos autos à origem.	Art. 927, § único, do CC.	Sim. Art. 7º, XXII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"Consta do acórdão regional a informação de que o trabalhador sofreu acidente fatal enquanto dirigia caminhão pela BR 364, entre as cidades de Rondonópolis e Cuiabá/MT. Além disso, há o registro de que são 'incontestes o dano e o nexo causal' [...] O próprio Tribunal Regional afirma que o caminhão havia passado por manutenção no período imediatamente anterior à viagem, razão pela qual o empregado não possuía motivos para antecipar eventuais falhas. Nesse sentido, destaco que o sistema de frenagem parou de funcionar apenas no momento do acidente, conforme atestou o laudo pericial em trecho transcrito no acórdão recorrido".	Não.

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Resp. civil reconhecida	Acidente de trabalho	Fatos e provas	Articulação trabalho e saúde
RR 120000-48.2008.5.15.0085	2ª	05.05.17	M	Reclamante	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Art. 927, § único, do CC.	Dar provimento para reconhecer a resp. objetiva do empregador e determinar o retorno dos autos à origem.	Art. 927, § único, do CC.	Sim. Art. 7º, XXVIII, CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"[...] dirigindo o caminhão com latas de tinta, envolveu-se em acidente, falecendo; o veículo capotou e, além de espalhar a carga pela pista, incendiou-se, tendo o empregado morrido carbonizado".	Não.
RR 48-41.2014.5.12.0023	4ª	28.04.17	M	Reclamante	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Art. 927, § único, do CC.	Dar provimento para reconhecer a resp. objetiva do empregador e determinar o retorno dos autos à origem.	Art. 927, § único, do CC; art. 7º, XXVIII, da CF.	Sim. Art. 7º, XXVIII, CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"o Boletim de Acidente de Trânsito (fl. 111) relata que o veículo de placas NJO 5618, que seguia no sentido leste-oeste e saía de uma curva, invadiu a contramão de direção colidindo com o veículo conduzido pelo de cujus, o qual transitava no sentido contrário (placas MSH 4463)".	Não
RR 2439-64.2014.5.17.0011	2ª	31.03.17	M	Reclamada	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos estéticos.	Arts. 7º, XXVIII, da CF; 186 e 927 do CC; divergência jurisprudencial.	Conhecer por divergência jurisprudencial e, no mérito, negar provimento.	Art. 927, § único, do CC.	Sim. Art. 7º, XXVIII, CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"É incontroverso que os danos estéticos sofridos pelo autor decorreram de acidente de trabalho e que a atividade de risco exercida por motorista carreteiro autoriza a aplicação da resp. civil objetiva à empregadora".	Não.
RR 100000-42.2010.5.17.0007	2ª	02.09.16	M	Reclamada	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Arts. 7º, XXVIII, da CF; 186 e 927 do CC; divergência jurisprudencial.	Não conhecer.	Art. 927, § único, do CC.	Sim. Art. 7º, XXVIII, CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"[...] no momento do acidente fatal, ocorrido dia 31/3/2010, às 11h15min, o reclamante conduzia um caminhão de propriedade da ré, sentido Vitória-Domingos Martins, quando, à altura do KM 40 da BR-262, perdeu o controle do veículo, colidindo com a defesa e estourando o pneu. Após o acidente, o de cujus saiu para verificar os pneus e, enquanto estava fora do caminhão, uma outra carreta também perdeu o controle e bateu no veículo, prensando o de cujus e acarretando-lhe a morte. [...] Assim, visto que o empregado havia sido contratado para atuar como Encarregado de Sinalização Horizontal IV e também exercia a função de motorista, o Regional concluiu que, em vista das alarmantes estatísticas, que registram inúmeros acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras, revela-se inafastável o enquadramento da profissão exercida pelo obreiro como atividade de risco, o que autoriza a aplicação da resp. civil objetiva à empregadora".	Não.

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Resp. civil reconhecida	Acidente de trabalho	Fatos e provas	Articulação trabalho e saúde
RR - 1028-03.2012.5.09.0585	2ª	24.06.16	M	Reclamante	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Arts. 7º, XXII, da CF; 927 do CC; divergência jurisprudencial.	Prover parcialmente para fixar indenização por danos morais.	Art. 927, § único, do CC.	Sim. Art. 7º, XXVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"[...] V1 - Caminhão de placa MET -1493-, descia a Serra da BR376, no sentido Joinville, quando por volta do Km 673,4, perdeu o freio por pane mecânica ou defeito do veículo, desgovernou-se, colidiu na traseira de v2 - Conjunto Caminhão HRO-1703 e Semi Reboque AFC-4429 - e, na sequência, colidiu na lateral de v3 - Caminhão de Placa MDG-5833. V1, durante o acidente derramou toda a carga na pista e finalmente colidiu com barranco na lateral esquerda da pista." e que " de acordo com o que consta dos autos, o V1 (veículo 1) em questão era dirigido pelo Embargante Helio Ramiro Rodrigues e, que de acordo com o boletim de acidente de trânsito, o estado físico do condutor constava como: "lesões graves". Além disso, tratando-se de acidente de trabalho ocorrido no exercício de atividade de risco acentuado, como é o caso dos autos, caracterizada está a resp. objetiva da empresa reclamada. Isso se mostra ainda mais evidente quando se está diante de atividade de motorista profissional, considerada de risco acentuado, ou seja, um risco mais elevado que aquele inerente às atividades de risco em geral, diante da maior potencialidade de ocorrência do sinistro, o que configura o dano moral in re ipsa".	Não.
RR 56200-07.2009.5.17.0101	2ª	13.05.16	M	Reclamante	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Art. 927, § único, do CC; divergência jurisprudencial.	Provimento para restabelecer a sentença quanto à condenação do reclamado ao pagamento da indenização por danos materiais e morais.	Art. 927, § único, do CC.	Sim. Art. 7º, XXVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"No caso, o Tribunal Regional consignou que o de cujus, no exercício da sua função de motorista de caminhão profissional, sofreu típico acidente de trânsito, porquanto o veículo por ele conduzido, ao se aproximar de uma curva, capotou e saiu da pista, ceifando a vida do empregado [...] não é possível presumir, como o fez o Regional, com base única e exclusivamente no boletim de ocorrência, que houve culpa exclusiva da vítima, pois o mero registro de que o veículo era seminovo e que os pneus estavam em boas condições não é suficiente para chegar à conclusão de que o empregado foi o único responsável pelo acidente que o vitimou".	Não.
RR-AIRR 1220-34.2012.5.12.0008	2ª	13.11.15	M	Reclamante	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Arts. 7º, XXIII e XXVIII, da CF; 927 do CC; divergência jurisprudencial.	Provimento para reconhecer a resp. objetiva da empregadora e determinar o retorno à origem.	Art. 927 do CC.	Sim. Art. 7º, XXVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"Infere-se do contexto fático delineado no acórdão recorrido que o reclamante sofreu acidente durante 'o trajeto da empresa, na cidade de Frederico Westphaien, para Itajaí, no dia 05.11.2014'. Além disso, tratando-se de acidente de trabalho ocorrido no exercício de atividade de risco acentuado, como é o caso dos autos, caracterizada está a culpa presumida da empresa reclamada".	Não.

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Resp. civil reconhecida	Acidente de trabalho	Fatos e provas	Articulação trabalho e saúde
RR 33900-61.2009.5.15.0051	2ª	30.04.15	M	Reclamada	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais. Quantum.	Arts. 7º, XXVIII, da CF; 186, 927, 944 e 945 do CC; divergência jurisprudencial.	Não conhecer.	Art. 927, § único, do CC; Súmula 296, I, do TST.	Sim. Art. 7º, XXVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	“O Tribunal Regional destacou que o de cujus, empregado da primeira reclamada, motorista de caminhão, sofreu acidente de trabalho, ocasião em que faleceu, ficando, portanto, demonstrado o nexo de causalidade entre as atividades desenvolvidas pelo empregado em favor da reclamada e o acidente de trabalho que causou sua morte [...] Além disso, registrou que a responsabilidade da reclamada poderia ser reconhecida, também, diante da existência de culpa da empresa, extraída da confissão da testemunha no sentido de que o motorista tinha pouco tempo de sono, aproximadamente, 5h30 e somente descansavam durante o carregamento ou descarregamento”.	Sim. “[...] a testemunha Vanderlei Aparecido Spolaor declarou (fl. 429): Que durante a semana fazia viagens sucessivas parando apenas 40 minutos em média para o almoço e jantar; que só descansa enquanto o caminhão estava sendo carregado e descarregado; que parava o caminhão à noite por volta das 23h30 e dormia no máximo até 5h30; que as viagens eram feitas sempre sozinho; [...] que só ficava sabendo o próximo destino depois que descarregava o caminhão, seja por telefone celular ou rádio; que normalmente trabalhava sem escolta; que o de cujus trabalhava no mesmo sistema que o depoente, embora cada um fizesse as viagens com destino diferente. Como se vê, além do risco inerente à atividade desenvolvida, ainda se somava as condições em que o trabalho era realizado”.
RR 568-68.2011.5.15.0137	2ª	20.06.14	M	Reclamante	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Art. 927, § único, do CC; 7º, XXVIII, da CF; divergência jurisprudencial.	Dar provimento para reconhecer a responsabilidade da empregadora e condená-la ao pagamento de indenização por danos materiais e morais.	Art. 927, § único, do CC.	Sim. Art. 7º, XXVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	“[...] o acidente ocorreu em local onde havia uma ligeira curva em aclave e que o caminhão conduzido pelo de cujus estava a cerca de 70 km/h”.	Não.
RR 54800-43.2012.5.13.0010	2ª	20.06.14	M	Reclamada	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais. Quantum.	Arts. 5º, X, e 7º, XXVIII, da CF; 186 e 927 do CC; divergência jurisprudencial.	Não conhecer.	Responsabilidade : art. 927, § único do CC; súmula 333 dos TST, art. 896, “a”, da CLT. Quantum: Súmula 296, I, do TST.	Sim. Art. 7º, XXVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	“[...] o reclamante, que exercia a função de motorista de caminhão ‘dirigia veículo da empresa quando este saiu da pista de rolamento e tombou, chocando-se com um poste da rede pública de distribuição de energia elétrica’ e ‘em virtude do choque o referido poste quebrou-se, caiu por cima do veículo e causou ferimentos graves ao reclamante”.	Não.
RR 862-58.2010.5.22.0106	5ª	13.06.14	M	Reclamada	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos morais.	Arts. 927 do CC e 7º, XXVIII, e 60 da CF.	Não conhecer.	Súmula 333 do TST; art. 896, §§ 4º e 5º, da CLT.	Sim. Art. 7º, XXVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	“O acidente, as pessoas envolvidas direta e indiretamente e a lesão decorrente, bem como o grau de gravidade (morte da vítima), são fatos incontroversos nos autos. Tais fatos enquadram-se perfeitamente na definição dada pela Lei 8.213/91”.	Não.
RR 217-15.2010.5.12.0008	2ª	27.09.13	M	Reclamante	Resp. civil por acidente de trabalho. Danos materiais, morais e estéticos.	Arts. 5º, X, e 7º, XXVIII, da CF; 927 do CC; 2º da CLT; divergência jurisprudencial.	Dar provimento para reconhecer a resp. objetiva e devolver os autos à origem.	Art. 927, § único, do CC.	Sim. Art. 7º, XXVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	“O acidente de trabalho é incontroverso, que segundo a CAT juntada à fl. 35, foi descrito da seguinte forma: O veículo efetuava curva com pista molhada em declive e colidiu na lateral”.	Não.

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Resp. civil reconhecida	Acidente de trabalho	Fatos e provas	Articulação trabalho e saúde
RR 123900-06.2009.5.17.0002	2ª	13.09.13	M	Reclamada	Resp.civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais. Quantum.	resp. civil: Arts. 5º, V, e 7º, XXVIII, da CF; 131 e 333, I, do CPC; 186, 187 e 927 do CC; 818 da CLT; divergência jurisprudencial. Quantum indenizatório: arts. 5º, V, CF; 944 e 945 do CC.	Não conhecer.	Arts. 932, III, e 927, § único, do CC. Súmula 126 do TST; súmula 296, I, do TST.	Sim. Art. 7º, XXVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"[...] acidente de trabalho que vitimou obreiro, durante a viagem no trecho São Paulo/Vitória".	Sim. "A reclamada era condescendente com a extensa jornada praticada, porquanto pagava comissões para as viagens mais exaustivas, o que contribuiu para o óbito do empregado, em razão do estado de cansaço em que se encontrava no momento do acidente. No caso, está evidenciado que o empregador não tomou medidas preventivas a coibir o acidente, no sentido de preservar o empregado de mais uma viagem longa num curto intervalo".
RR 108300-26.2006.5.17.0009	2ª	16.08.13	M	Reclamada	Resp.civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Arts. 7º, XXVIII, da CF; 186, 187 e 927 do CC.	Não conhecer.	Art. 927, § único, do CC; Súmula 126 do TST.	Sim. Art. 7º, XXVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"[...] o de cujus viajou com o Sr. Fernando, em veículo da primeira reclamada Transportadora Zanoni, para o transporte de cilindros de gás de propriedade".	Não.
RR 141100-05.2008.5.04.0202	2ª	15.02.13	M	Reclamada	Resp.civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Arts. 7º, XXVIII, da CF; 333, I, do CPC/73; 818 da CLT; divergência jurisprudencial.	Não conhecer.	Arts. 186 e 927 do CC; Súmula 126 do TST.	Sim. Art. 7º, XXVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trabalho (Lesão física decorrente de assalto).	"[...] o trabalhador sofreu lesão no ombro durante assalto enquanto prestava serviço de motorista para a reclamada".	Não.
RR 77700-07.2006.5.17.0014	2ª	07.12.12	M	Reclamada	Resp.civil por acidente de trabalho. Danos materiais e morais.	Arts. 7º, XXVIII, da CF; 186, 187 e 927 do CC; Súmula 229 do STF; divergência jurisprudencial.	Não conhecer.	Art. 927, § único, do CC; Súmula 296, I, do TST.	Sim. Art. 7º, XXVIII, da CF.	Sim.	Acidente de trânsito.	"[...] o reclamante, que era motorista, sofreu acidente de trabalho, vindo a falecer ainda no local do acidente, quando laborava viajando o caminhão da empresa".	Não.

ANEXO II – Tabela de processos do Grupo II (Duração do Trabalho)

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Fatos e provas	Articulação entre jornada e saúde
RR 10248-35.2016.5.15.0062	2ª	28.10.22	M	Ambos	Reclamante: Tempo de espera; cálculo das horas extras (prêmios pagos por produtividade). Reclamada: Dano existencial (jornada exaustiva).	Reclamante: arts. 235-C da CLR; 7º, XIII e XV, da CF; divergência jurisprudencial (tempo de espera); OJ 397 da SDI-1 e Súmula 340 do TST. Reclamada: arts. 818 da CLT; 373, inciso I, do CPC; 186 e 927 do CC; 5º, V e X, da CF; divergência jurisprudencial.	Provimento para excluir da condenação o dano existencial.	Reclamante: Súmula 333 do TST e art. 896, § 7º, da CLT (tempo de espera); Reclamada: art. 5º, X, da CF (dano existencial).	Sim. Art. 5º, X, da CF.	"[...] das 06h00 às 22h00, com dois intervalos de 30 minutos cada para refeição e duas folgas mensais; - 01h30 de carregamento e 01h30 de descarregamento do caminhão, totalizando 3 horas diárias de tempo de espera; - 2 paradas diárias de 30 minutos cada, para bater pneu e ir ao banheiro". "Assim, restou plenamente caracterizado o abuso do poder diretivo, ante a exigência, pelo empregador, de jornada de trabalho excessiva, expondo o trabalhador a elevados níveis de fadiga física e mental".	Não.
RR 1001362-72.2018.5.02.0401	3ª	07.10.22	M	Reclamante	Horas extras. Intervalo interjornada. Fixação da jornada de trabalho.	Arts. 7º, XIII, da CF; 74, §2º, e 818 da CLT; 373 do CPC; e à Súmula 338, I, do TST; divergência jurisprudencial.	Não conhecer.	Súmula 333 do TST c/c o art. 896, § 7º, da CLT; Súmula 126 do TST.	Não.	"O Magistrado de 1º grau afastou a exceção prevista no art. 62, I, da CLT, e, diante da ausência de cartões de ponto, reconheceu que o Autor realizava a jornada apontada na peça inicial, qual seja, de segunda a sexta-feira das 06h às 20h, sendo que, na última semana do mês, estendia o labor até às 22h. O Tribunal Regional, sopesando a prova testemunhal produzida nos autos, considerou excessiva a jornada fixada pela origem, razão pela qual reformou a sentença para fixar a jornada das 06h às 18h, de segunda a sexta-feira, exceto na última semana de cada mês, quando o trabalho era encerrado às 20h".	Não.
RR 10017-21.2021.5.03.0012	3ª	19.08.22	M	Reclamada	Fracionamento do intervalo interjornada por norma coletiva.	Arts. 235-C, §3º, e 611-B, da CLT; divergência jurisprudencial.	Não conhecer.	Súmula 126 do TST.	Não.	"O Tribunal Regional considerou inválido o fracionamento, 'uma vez demonstrado que o autor não fruiu integralmente do intervalo entre uma jornada e outra' .	Não.
RR 11143-39.2016.5.15.0080	7ª	19.08.22	M	Reclamada	Tempo de espera; Dano existencial.	Tempo de espera: art. 235-C, § 8º e 9º, da CLT. Dano existencial: art. 5º, V e X, da CF; 186 e 927 do CC; 373, I, do CPC; 818 da CLT; divergência jurisprudencial.	Provimento para excluir da condenação o pagamento de indenização por dano existencial e as parcelas decorrentes do cômputo na jornada do autor do tempo de espera.	Tempo de espera: art. 235-C, §§ 8º e 9º, da CLT. Dano existencial: art. 5º, V, da CF.	Sim. Art. 5º, V, da CF.	"De segunda-feira a domingos e feriados, das 05h00 às 23h00, com dois intervalos de 30 minutos para refeição, três paradas de 10 minutos, assim como duas folgas mensais".	Não.

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Fatos e provas	Articulação entre jornada e saúde
RR 13333-29.2016.5.15.0062	3ª	25.03.22	M	Ambos	Reclamante: tempo de espera. Reclamada: dano existencial.	Reclamada: arts. 818 da CLT; 373, I, do CPC; 186 e 927 do CC; 5º, V e X, da CF; divergência jurisprudencial. Reclamante: violação do art. 4º da CLT, 5º, XXXV e 7º, XIII e XVI, da CF.	Provimento para excluir da condenação o pagamento da indenização por dano moral pela jornada extenuante.	Reclamante: art. 235-C, §§ 8º e 9º, da CLT. Reclamada: art. 5º, V e X, da CF.	Sim. Art. 5º, V e X, da CF.	Jornada fixada pelo regional em "9 horas de efetivo labor e 1 hora de espera".	Não.
RR 21161-41.2016.5.04.0205	2ª	25.02.22	M	Reclamada	Tempo de espera.	Art. 235-C, §2º, §8º, §9º, da CLT.	Provimento para excluir da condenação o pagamento das horas extras decorrentes do tempo de espera.	Art. 235-C, §8º, da CLT.	Não.	"O Tribunal Regional consignou estar evidenciada a concessão de intervalo inferior ao mínimo legal previsto no artigo 71, caput, da CLT"; "O reclamante foi admitido em 30/12/2015 como motorista de coleta e entrega, para laborar de segunda-feira a sexta-feira das 6h30min às 16h18min (carga horária diária de 8h48min), com intervalo de 1 hora".	Não.
RR 21254-13.2016.5.04.0202	7ª	03.12.21	M	Reclamada	Tempo de repouso.	Art. 235-C, § 1º, da CLT; divergência jurisprudencial.	Provimento para excluir da condenação as parcelas decorrentes do cômputo na jornada do autor do tempo de repouso.	Art. 235-C, § 1º, da CLT.	Não.	"Normalmente, quando estava em viagem, o reclamante iniciava sua jornada às 05:00 da manhã e encerrava por volta das 22:00"; "Por se tratar de repouso concedidos no curso da jornada, quando ultrapassarem os intervalos intrajornada legais (como o intervalo para refeição, sob a sigla RF, e aqueles previstos no CTB), implicando a prorrogação do expediente, entendo que constituem tempo à disposição, não se excetuando da jornada do empregado".	Não.
RR 1712-52.2018.5.10.0111	3ª	19.11.21	M	Reclamada	Horas extras. Fixação da jornada de trabalho.	Arts. 235-C e 818, da CLT; 8º, 345 e 373, I, do CPC; Súmula 338, I, do TST; divergência jurisprudencial.	Provimento parcial para fixar como critério de apuração de horas extras a jornada de 6h às 22h, de segunda à sábado em uma semana e de segunda a sexta na subsequente, com intervalo de almoço de uma hora e intervalo de jante de 30 min, tempo de espera na primeira semana de 24h, na segunda semana de 48h, na terceira semana de 72h.	Súmula 338, I, do TST. art. 3º, I, art. 5º, caput, da CF.	Sim.	"o Tribunal Regional consignou que 'o Reclamado não trouxe aos autos os controles de frequência do Reclamante, aplicando-se ao caso a presunção da Súmula 338, I, do C. TST'. Concluiu que "diante da ausência de juntada dos controles de frequência do Reclamante, encargo que incumbia ao Reclamado, bem como sopesando a prova oral produzida nestes autos, impõe-se reconhecer como verdadeira a jornada descrita na inicial, qual seja, labor das 06h00 às 23h00, com 2 intervalos de 30 minutos (conforme confissão do Reclamante) e com 2 (duas) folgas semanais, bem como o labor em domingos e feriados, jornada a ser observada na liquidação". Contudo, tal jornada não se mostra verossímil nem consentânea com o princípio da razoabilidade".	Não.
RR 11240-97.2014.5.15.0051	7ª	24.09.21	M	Reclamada	Tempo de espera.	Art. 235-C, §§ 8º e 9º, da CLT; divergência jurisprudencial.	Provimento para reconhecer a natureza indenizatória do tempo de espera do motorista profissional e excluir a referida parcela da base de cálculo das horas extras.	Art. 235-C, § 9º, da CLT.	Não.	Não há.	Não.

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Fatos e provas	Articulação entre jornada e saúde
RR 36800-74.2013.5.17.0001	2ª	25.06.21	M	Ambos	Resp. civil por doença ocupacional. Indenização por danos materiais e morais.	Reclamante (majoração indenização por danos materiais): arts. 5º, II, da CF; 461 e 818 da CLT; 334, II, do CPC; 949 e 950, caput, e § único, do CC; divergência jurisprudencial. Reclamada (inaplicabilidade responsabilidade objetiva): arts. 7º, XXVIII, da CF; 186 e 927, caput e § único, do CC.	Provimto para majorar o percentual da pensão mensal para 100% do salário auferido pelo reclamante.	Art. 950, caput, do CC.	Não.	"O Regional concluiu pela demonstração do nexo de causalidade ente a doença adquirida e o trabalho desempenhado em favor da reclamada, diante da constatação, no próprio laudo pericial, 'que o reclamante é portador de lombociatalgia esquerda, doença classificada pelo CID-10 M51', somada ao fato de 'que os problemas de coluna advindos do exercício da função de motorista, principalmente quando o empregado cumpre extensa jornada de trabalho, consistem em fator de risco à saúde do obreiro', além da verificação de 'que a lista C do anexo II do Regulamento da Previdência Social (Decreto nº 3.048) estabelece a correlação entre as doenças que acometem o obreiro (CID 10 M51) e a atividade econômica do empregador, qual seja, transporte rodoviário de carga (Classe 4930), presumindo-se, portanto, o nexo técnico epidemiológico'.	Sim. "Constou na decisão recorrida 'que desde o ano de 2009 o autor é portador de lombociatalgia esquerda incapacitante, apresentando hérnia", bem como "que os problemas de coluna advindos do exercício da função de motorista, principalmente quando o empregado cumpre extensa jornada de trabalho, consistem em fator de risco à saúde do obreiro" (pág.290)".
RR 12436-33.2017.5.15.0040	7ª	04.06.21	M	Reclamada	Tempo de espera.	Arts. 235-C, §§ 1º, 8º, 11 e 12; 235-B, IV, da CLT.	Provimto para excluir da condenação as parcelas decorrentes do cômputo na jornada do autor do tempo de espera.	Art. 235-C, §§ 8º e 9º da CLT.	Não.	"Considerando que a jornada reconhecida na sentença, contra a qual não se insurgiu especificamente a reclamada, revela extrapolação dos limites legais de jornada, correta a r. sentença ao deferir horas extras ao reclamante, assim consideradas aquelas laboradas além da 8ª diária e 44ª semanal, não procedendo o argumento recursal de que, da jornada fixada (15 horas diárias), apenas 04 horas eram de efetivo labor (já que 10 horas era tempo de espera e 01 hora tempo destinado à refeição e descanso)".	Não.
RR 1000562-59.2019.5.02.0611	3ª	09.04.21	M	Reclamante	Tempo de espera.	Arts. 7º, XVI, da CF; 4º e 235-C da CLT; divergência jurisprudencial.	Não conhecer do recurso.	Art. 896-A, §1º, da CLT.	Não.	Não há.	Não.
RR 20247-37.2016.5.04.0282	8ª	12.03.21	M	Reclamante	Tempo de espera.	Arts. 4º da CLT; 1º, III e IV; 7º, caput, I, IV, XIII, XVI e XXII, da CF; divergência jurisprudencial.	Provimto parcial para reformar o acórdão regional e acrescer à condenação o pagamento de indenização pelo tempo de espera na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.	Art. 235-C, §§ 8º e 9º da CLT.	Não.	Jornadas superiores a 10 horas.	Não.
RR 10457-32.2016.5.15.0085	4ª	26.06.20	M	Reclamada	Tempo de espera.	Art. 235-C, §§ 2º, 3º, 4º 8º e 9º, da CLT.	Provimto para restabelecer a sentença, no que considerou que o tempo de espera foi devidamente quitado pela Reclamada.	Art. 235-C, § 8º, da CLT.	Não.	"No dia 26/04/2015 o reclamante se ativou na direção do veículo por 4h04, entretanto, não se pode dizer que teve total liberdade de locomoção no restante da jornada, conforme tenta fazer crer a recorrente".	Não.
RR 10669-67.2015.5.15.0124	4ª	20.03.20	M	Reclamada	Tempo de espera.	Art. 235-C, § 8º e 9º, da CLT.	Provimto para excluir da condenação o pagamento das horas extras referentes ao tempo de espera.	Art. 235-C, § 8º, da CLT.	Não.	"Restou cabalmente demonstrado que 09 horas por dia de trabalho do Recorrido não era jornada efetiva de trabalho, e sim tempo de espera".	Não.

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Fatos e provas	Articulação entre jornada e saúde
RR 139-48.2014.5.23.0081	2ª	19.11.19	M	Reclamante	Horas extras e intervalo intrajornada. Fixação da jornada; Descumprimento de intervalo intersemanal.	Fixação da jornada: arts. 6º, § único, 8º, 62, I, 66 e 74, §§ 1º, 2º e 3º, 235-C, § 3º e 818 da CLT; 333, I e II, 335 e 359 do CPC; 421 e 422 do CC; Súmula 338, I, do TST; princípio da razoabilidade. Intervalo intersemanal: arts. 66, 235-C, § 3º, e 235-D, § 1º, da CLT. Intervalo intersemanal: art. 235-C, § 3º, da CLT; Cálculo das horas extras: arts. 235-G da CLT; 5º e 7º da CF; Súmula 340 do TST e OJ 397 da SBDI-1; divergência jurisprudencial.	Provimento para acrescer à condenação o pagamento da integralidade das horas suprimidas a título de descanso intersemanal; determinar a incidência dos prêmios produtividade por quilômetro rodado no cálculo das horas extras.	Fixação da jornada: Súmula 126 do TST; Intervalo intersemanal: art. 235-C, § 3º, da CLT.	Não.	"Não é crível que o autor laborasse por 18h diárias (das 05h00min às 23h00min), com 30 minutos de intervalo para almoço e 30 minutos para o jantar, em todos os dias da semana, inclusive domingos e feriados, e com apenas duas folgas mensais, ao longo de mais de 03 (três) anos. Esse número de horas de labor foge ao senso comum. Desafia a capacidade física do ser humano, uma vez que dispunha de apenas 06 (seis) horas por dia para dormir, fazer sua higiene pessoal e se deslocar do local de trabalho para sua residência e vice-versa". "Registro que o próprio autor reconheceu que entre a chegada no embarque (na fazenda) e a saída "(...) os motoristas aguardam o gado ficar pronto para seguir viagem (...)" (ID 84b19f4, p. 03), interregno que corresponde ao de espera, que não foi postulado. Estabeleço, assim, a jornada de quatro horas extras por dia durante todo o pacto laboral. Reformo, pois, a sentença para fixar que o autor se ativava das 07h00min às 20h00min, com intervalo de uma hora para almoço, de segunda-feira a domingo, com duas folgas mensais de 24 horas cada".	Sim. Quanto ao intervalo: "Dentro deste contexto, extrai-se que a lei pretendeu desestimular o labor durante o período destinado a descanso, visando, precipuamente, a preservação da saúde do trabalhador. Na hipótese, a delimitação do acórdão regional no sentido de que o autor usufruía de duas folgas mensais de 24 horas cada evidencia o desrespeito ao limite legal do descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas".
RR 1176-14.2015.5.05.0005	2ª	14.06.19	M	Reclamante	Horas extras. Fixação da jornada de trabalho.	Art. 818 da CLT; 373, I, do CPC; Súmula 338, I, do TST.	Parcial provimento para condenar a reclamada ao pagamento de horas extras e reflexos, de acordo com a jornada de trabalho indicada na exordial.	Súmula 338, I, do TST.	Não.	Não há.	Não.
RR 10355-86.2013.5.15.0126	4ª	07.06.19	M	Reclamada	Tempo de espera.	Arts. 7º, XIII e XVI, da CF; 235-C, § 8º, da CLT; divergência jurisprudencial.	Provimento para restabelecer a sentença, na parte em que determinou que até 19.06.2012 o tempo em espera fará parte da jornada, porém autorizou a sua dedução no período posterior e pagamento na forma do art. 235-C, §9º, da CLT.	Art. 235-C, § 8º, da CLT.	Não.	"Duas horas diárias pelo tempo de espera destinado ao carregamento/descarregamento".	Não.
RR 487-56.2014.5.12.0054 -	4ª	05.04.19	M	Reclamante	Horas extras. Controle da jornada de trabalho. Précontratação de horas extras.	Arts. 7º, XIII, da CF; 62, I, e 235-C da CLT; 2º, V, da Lei n. 12.619/2012; 2º, V, b, da Lei n. 13.103/2015; divergência jurisprudencial.	Não conhecer.	Art. 7º, XXVI, da CF.	Sim. Art. 7º, XXVI, da CF.	60 horas extraordinárias pré-fixadas por mês; depoimento da única testemunha ouvida informou cumprimento de jornada das 6h30min às 20 horas, ou seja, 5,5 horas extras por dia, 27,5 horas por semana e 110 horas extras por mês.	Não.
RR 21192-54.2015.5.04.0251	8ª	15.03.19	M	Reclamada	Tempo de espera.	Arts. 4º, 235-C, §§ 1º, 2º e 8º, da CLT.	Provimento para afastar a condenação a horas extras relativas ao tempo de espera, aplicando-se apenas o adicional de 30%.	Art. 235-C, § 8º, da CLT.	Não.	Não há.	Não.

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Fatos e provas	Articulação entre jornada e saúde
RR 10731-95.2016.5.03.0160	3ª	31.08.18	M	Reclamante	Tempo de repouso. Pernoite no veículo.	Art. 235-C, § 4º da CLT.	Não conhecer.	Súmula 126 do TST.	Não.	Autor laborou, em alguns dias durante o contrato, por mais de 2 horas além da jornada; controles de jornada revelaram o não pagamento de horas extras e a não concessão de intervalos intra e interjornada, repouso semanais e feriados.	Não.
RR 11244-96.2016.5.03.0052 -	2ª	24.08.18	M	Reclamada	Fracionamento do intervalo interjornada por norma coletiva.	Arts. 7º, XXVI, da CF; 66 da CLT; divergência jurisprudencial.	Conhecer por divergência jurisprudencial e, no mérito, negar provimento.	Art. 7º, XXVI, da CF.	Sim. Art. 7º, XXVI, da CF.	"Por amostragem, cito o labor do dia 30/06/2014 iniciado às 07h e finalizado às 21h, as quais, somadas ao tempo de 03h decorrente do descarregamento do caminhão, considera-se como encerrada a jornada à 00h. E, verificando-se que no dia seguinte, 01/07/2014, o autor iniciou sua jornada de trabalho às 08h, constato que houve violação ao disposto no art. 66 da CLT".	Sim. "Por se tratar de norma atinente à saúde e segurança do trabalhador, esta Corte tem entendido que, assim como ocorre com relação ao intervalo intrajornada, extravasa o espectro de negociação coletiva o comprometimento do período mínimo previsto para o repouso entre uma jornada e outra, considerado o caráter ininterrupto do lapso".
RR 1042-43.2015.5.21.0004	1ª	25.05.18	M	Reclamada	Tempo de espera.	Art. 235-C, §§ 1º, 2º e 8º, da CLT.	Provimento para excluir o pagamento de horas extras e reflexos decorrentes do tempo de espera.	Art. 235-C, § 8º, da CLT.	Não.	"É bem verdade que o tempo em movimento não ultrapassava a jornada legal de 8h; entretanto, a própria testemunha da reclamada afirmou que o caminhão que dirige é rastreado e o tempo de descarga fica registrado como aguardando descarga; o tempo de espera é de doze horas em média; costuma ser mais de um dia, cerca de dois dias".	Não.
RR 681-72.2013.5.04.0811	8ª	23.03.18	M	Reclamada	Tempo de espera.	Art. 235-C, §§ 2º e 8º, da CLT.	Provimento para excluir da condenação os reflexos da parcela "tempo de espera".	Art. 235-C, § 8º, da CLT.	Não.	Não há.	Não.
RR 497-12.2014.5.05.0017	8ª	31.03.17	M	Reclamada	Tempo de espera; Intervalo interjornada	Tempo de espera: art. 235-C, § 9º, da CLT. Intervalo interjornada: art. 235-C, §§ 3º, 4º e 13, da CLT.	Provimento (quanto ao tempo de espera) para restabelecer a sentença.	Tempo de espera: Art. 235-C, § 9º, da CLT. Intervalo interjornada: Súmula 136 do TST.	Não.	"[...] o que se tem de concreto é que ele ficava, na maior parte da sua jornada, aguardando o carregamento e descarregamento do caminhão, motivo pelo qual, tratando-se de atividade habitual e que abrangia a maior parte da sua jornada, não há como ser considerada tempo de espera. Vejamos, a título de exemplo, o labor realizado das 19h00 do dia 04/07 às 19h00 do dia 05/07/2012: o autor aguardou o carregamento do caminhão de 19h00 as 22h20, dirigiu por 00h25; aguardou o descarregamento de 22h50 as 00h15, dirigiu mais 00h20 e aguardou, novamente, o carregamento por mais 04h05; em seguida, dirigiu por 00h20, após o que ficou aguardando o descarregamento por 01h35, voltando a dirigir por 00h20; ficou, mais uma vez, aguardando o carregamento por 02h30, dirigindo por mais 00h20 e aguardando o descarregamento por mais 01h30; por fim, dirigiu mais 00h25 e ficou aguardando o carregamento por 07h10 (Id e9b7e5a - Pág. 2). Dos diários de bordo, observa-se que o autor já ficou aguardando o carregamento ou descarregamento do caminhão por longos períodos, consoante se vê, a título de exemplo, no dia 13/07/2012, em que o autor ficou aguardando por 12h36 (Id e9b7e5a - Pág. 3)".	Não.
RR 11307-62.2014.5.15.0051	4ª	17.02.17	M	Reclamada	Tempo de espera.	Tempo de espera: art. 235-C da CLT; art. 103 da CF.	Não conhecer.	Art. 235-C, § 8º, da CLT.	Não.	Não há.	Não.

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Fatos e provas	Articulação entre jornada e saúde
RR 183-81.2015.5.08.0103	7ª	09.12.16	M	Reclamada	Horas extras. Controle da jornada de trabalho; Tempo de espera; Quantum danos morais (extensa jornada sem local apropriado para dormir).	Horas extras: art. 62, I, da CLT; divergência jurisprudencial. Tempo de espera: art. 235-C, §§ 8º e 9º, da CLT. Danos morais: art. 5º, V, da CF; 944 do CC; 8º da CLT.	Provimento para determinar que o valor devido a título de tempo de espera seja calculado com o adicional de 30% sobre a hora normal de trabalho.	Tempo de espera: arts. 235-C, §§ 8º e 9º, da CLT. Horas extras: ausência de violação do art. 62, I, da CLT. Danos morais: artigo 896, § 1º-A, I, da CLT.	Não.	"[...] em média, das 6h às 18h, com uma hora de intervalo (intervalo confessado na exordial - 02-v), de segunda a sexta-feira, observados ainda os limites da exordial, que nada narra sobre o início de viagens aos domingos, fazendo jus ao pagamento das horas excedentes à 8ª diária e 44ª semanal".	Não.
RR 2837-07.2013.5.09.0128	3ª	28.10.16	M	Reclamante	Dano existencial; Tempo de repouso.	Dano existencial: Art. 1º, III, da CF; divergência jurisprudencial. Tempo de espera e tempo repouso: art. 235-D, da CLT.	Provimento (quanto ao dano existencial).	Dano existencial: art. 1º, III, da CF. Tempo de repouso: art. 235-E, c/c art. 235-C, § 2º, da CLT.	Sim. Art. 1º, III, da CF.	"Na hipótese, restou consignado que o Reclamante laborava recorrentemente em jornadas superiores a 12 horas diárias".	Sim. "[...] a realização dos princípios constitucionais humanísticos e sociais (invulnerabilidade física e psíquica do indivíduo; bem-estar individual e social; segurança das pessoas humanas, ao invés de apenas da propriedade e das empresas, como no passado; valorização do trabalho e do emprego; justiça social; subordinação da propriedade à sua função social, entre outros princípios) é instrumento importante de garantia e cumprimento da centralidade da pessoa humana na vida socioeconômica e na ordem jurídica".
RR 90-53.2015.5.12.0024	3ª	06.05.16	M	Reclamada	Horas extras. Controle de jornada; Tempo de espera.	Horas extras: art. 62, I, da CLT; divergência jurisprudencial. Tempo de espera: art. 235-C, § 9º, da CLT.	Provimento para excluir da condenação os reflexos da parcela "tempo de espera".	Horas extras: Súmula 126 do TST. Tempo de espera: art. 235-C, § 9º, da CLT.	Não.	"[...] em média, das 6h às 18h, com uma hora de intervalo (intervalo confessado na exordial - 02-v), de segunda a sexta-feira, observados ainda os limites da exordial, que nada narra sobre o início de viagens aos domingos, fazendo jus ao pagamento das horas excedentes à 8ª diária e 44ª semanal".	Não.
RR 699-29.2012.5.04.0003	8ª	20.02.15	M	Reclamada	Horas extras.	Arts. 818, da CLT e 333, do CPC.	Não conhecer.	Súmula 126 do TST.	Não.	"Considerando a validade dos registros de horário quanto ao horário de início da jornada e mantido o horário de término da jornada, como sendo as 21h30min, em média, e, ainda, considerando os limites da lide, já que o autor informa na inicial que iniciava sua jornada entre 5/6h e encerrava em torno de 21/22h".	Não.
RR 954-52.2011.5.03.0131	2ª	28.11.14	M	Reclamante	Horas extras. Controle de jornada; Resp. civil por acidente de trabalho.	Horas extras: OJ 332 da SDI-1 e divergência jurisprudencial. Resp. civil: arts. 2º da CLT ; 186 e 927, § único do CC; 7º, XXVIII, da CF; divergência jurisprudencial.	Provimento para reconhecer a resp. civil objetiva da recorrida e o dever de indenizar os danos decorrentes do acidente de trabalho.	Horas extras: art. 896 da CLT e súmula 297 do TST. (prequestionamento); resp. civil: Arts. 927, § único, CC; 2º da CLT.	Não.	"O sindicato da categoria profissional do reclamante, ao firmar as convenções coletivas estabelecendo aquelas condições para os seus representados, abdicou das horas extras sob qualquer título, ainda que haja possibilidade de controle da jornada do motorista exercente do trabalho [...]".	Não.

Processo	Turma	Data	Gênero	Recorrente	Tema do RR	Fund. do RR	Dispositivo	Fund. do acórdão	Parâmetros constitucionais	Fatos e provas	Articulação entre jornada e saúde
RR 58600-76.2009.5.17.0009	6ª	07.02.14	M	Reclamada	Horas extras. Controle de jornada.	Arts. 2º, caput, 5º, caput, 8º, II, 62, I, e 818 da CLT; 333 e 348 do CPC; 5º, XXXVI, da CF; OJ 332 da SBDI-1; divergência jurisprudencial.	Negar provimento.	Inaplicabilidade do art. 62, I, da CLT e da OJ 332 da SBDI-1.	Não.	"[...] o reclamante informa que em um mês faria quatro viagens para São Paulo com média horária de 60km/h, sendo que São Paulo dista 2.500kms ida e volta. Teríamos tempo de volante em torno de 40 horas semanais e o restante seria para carga e descarga".	Não.
RR 123900-06.2009.5.17.0002	2ª	13.09.13	M	Reclamada	Resp. civil por acidente de trabalho. Indenização por danos materiais e morais. Quantum.	Resp. civil: arts. 5º, V, e 7º, XXVIII, da CF; 131 e 333, I, do CPC; 186, 187 e 927 do CC; 818 da CLT; divergência jurisprudencial. Quantum indenizatório: arts. 5º, V, CF; 944 e 945 CC.	Não conhecer.	Arts. 932, III, e 927, § único, do CC. Súmula 126 do TST. Súmula 296, I, do TST.	Não.	"A reclamada era condescendente com a extensa jornada praticada, porquanto pagava comissões para as viagens mais exaustivas, o que contribuiu para o óbito do empregado, em razão do estado de cansaço em que se encontrava no momento do acidente. No caso, está evidenciado que o empregador não tomou medidas preventivas a coibir o acidente, no sentido de preservar o empregado de mais uma viagem longa num curto intervalo".	Sim. "A reclamada era condescendente com a extensa jornada praticada, porquanto pagava comissões para as viagens mais exaustivas, o que contribuiu para o óbito do empregado, em razão do estado de cansaço em que se encontrava no momento do acidente. No caso, está evidenciado que o empregador não tomou medidas preventivas a coibir o acidente, no sentido de preservar o empregado de mais uma viagem longa num curto intervalo".
RR 897-09.2013.5.09.0095	2ª	28.06.19	M	Reclamada	Resp. civil por acidente de trabalho. Indenização por danos morais; quantum da indenização por danos morais; Intervalo intrajornada.	Resp. civil: arts. 186 e 927 do CC; 286 e 333, I, do CPC/1973; 5º, II e X, da CF; divergência jurisprudencial. Quantum: divergência jurisprudencial. Intervalos intrajornada: arts. 71, 457, 458 e 611 da CLT; 5º, II, 7º, XXVI e 8º, VI, da CF.	Não conhecer.	Resp. civil: ausência das violações legais; art. 896, §7º da CLT; súmulas 333 e 297, I, do TST. Quantum: OJ 111 SBDI-1. Intervalos intrajornada: art. 896, §7º, da CLT; Súmulas 333, 297, I e 126 do TST.	Não.	"O reclamante sofreu acidente automobilístico ocorrido em rodovia no desempenho das atividades em favor da reclamada, o que resultou em afastamento do trabalho e necessidade de procedimento cirúrgico"; "dos relatórios apresentados pela reclamada não consta pré-assinalação intervalar, nem registro dos horários para descanso. Deste modo, constato que no dia 13/05/2013, o autor laborou das 12h00 às 18h00, sem intervalo e no dia 03/05/13, das 00h19 às 06h29, também sem intervalo correspondente".	Sim, quanto ao intervalo: "Adotar entendimento diverso seria possibilitar a flexibilização de norma afeta à saúde e segurança do trabalhador".
RR 65400-10.2012.5.17.0141	7ª	20.11.15	M	Reclamante	Dano moral por pernoite no veículo após jornadas extenuantes.	Arts. 1º, III e 5º, III, CF; 302 CPC; divergência jurisprudencial.	Negar provimento.	Art. 235-D, § 7º, da CLT).	Não.	"[...] Não enseja indenização por dano moral pernoite na cabine do veículo por motorista, se desacompanhado tal fato de circunstância que revele abalo aos direitos da personalidade do trabalhador, como por exemplo, o pernoite em local notoriamente perigosos situado no trajeto do itinerário a ser cumprido pelo empregado ou ter sido o trabalhador vítima de assaltos".	Não.