

**O DIREITO FUNDAMENTAL A UMA JORNADA LABORAL: REFLEXÃO
DIANTE DA NOVA REDAÇÃO DO ARTIGO SEXTO DA CLT**

*THE FUNDAMENTAL RIGHT TO A LABOR DAY: REFLECTION OF NEW
WRITING BEFORE THE ARTICLE SIX OF CLT*

LAIRA BEATRIZ BOARETTO¹

MIRTA GLADYS L M de MISAILIDIS²

RESUMO: Apesar de a legislação brasileira possuir um limite diário e semanal para o labor, a dinâmica contemporânea da prestação do trabalho mudou; se aprimorou diante de novos aparatos tecnológicos que fazem com que a casa e o lar do trabalhador sejam praticamente extensão de seu local de trabalho, afastando a real possibilidade de controle de como e quanto se trabalha.

Além disso, existe o fato de o trabalhador exercer suas atividades fora do estabelecimento do empregador, atividades externas amparadas pela legislação (artigo 62, I da CLT), que também fogem da fiscalização real do dispêndio de energia do homem em seu trabalho, cujo atual panorama é a precarização desse modelo neoescravista, já que as exigências e metas alcançáveis a custo de uma extensa sobrejornada dessas modalidades de prestação laboral acabam por gerar problemas macros de saúde; como é o caso da grande incidência de dependência química no setor de transporte de cargas; culminando não só num problema trabalhista, mas também numa séria questão de saúde pública.

No momento em que se perde – ou se pretende perder - a delimitação entre o que é e não é trabalho, a consequência é grave no que tange a agressão da saúde do trabalhador e esse modelo deve ser afastado com o banimento de normas que afastem o controle de jornada ou a extirpem da legislação; neste sentido, a nova redação do artigo sexto da CLT trouxe uma inovação no que tange ao controle da jornada.

Palavras chave: Jornada de Trabalho; Saúde do Trabalhador; Precarização do trabalho.

ABSTRACT: Although Brazilian law has a limit for daily and weekly labor, the dynamics of contemporary rendering of the work has changed, has improved in the face of new technological devices that make the house and the home of the extension workers are practically your workplace, away from the real possibility of control of how and how much you work.

¹ Pesquisadora e aluna do Mestrado da Universidade Metodista de Piracicaba - Núcleo de Estudos de Direitos das Relações Internacionais, advogada na AR Boaretto Advogados Associados, na Rua João Lino, nº 675 – Centro – Cep 13450-033, em Santa Bárbara d’ Oeste.sp, telefone: (19) 3455-1884 e-mail: laira@arboaretto.adv.br.

² Doutora em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, professora e coordenadora do Curso de Pós-graduação em Direito da Universidade Metodista de Piracicada - Unimep. e-mail lerena@uol.com.br , telefone 19- 3258 3886, endereço Rua Álvaro Bosco 157 apto 91B, Villa Bella, Campinas /SP

Moreover, there is the fact that the employee to carry out their activities outside the premises of the employer, outside activities under the legislation (Article 62, I CLT), who also fled the supervision of the real energy expenditure of man in his work, whose current outlook is precarious neoescrivista this model, since the requirements and achievable goals at the expense of an extensive *sobrejornada* these modalities to provide employment eventually generate macros health problems, such as the high incidence of addiction in trucking industry, culminating in a problem not only labor but also a serious public health issue.

The moment is lost - or if you want to lose - the demarcation between what is and is not working, the consequence is serious when it comes to assault the worker's health and this model should be away with the ban of standards that differ from the control *extirpem* day or the law in this sense, the new wording of article six of the CLT brought an innovation in relation to the control of the journey.

Keywords: Labor Day; I greet Labor; Precarious work.

1 INTRODUÇÃO

As pessoas no Brasil trabalham muito em todos os níveis o que vem prejudicando a sua saúde física e mental, a possibilidade de convivência familiar, as possibilidades de participação social, política e comunitária.

Uma combinação perversa de fatores estão colocando em risco direitos trabalhistas históricos, como o acesso à Justiça, a fiscalização das condições de trabalho e alienação que culminam para a renúncia de direitos violados, quando o discurso para a comodidade do trabalho em casa ou externo, sem controle de jornada, seria um conforto aos trabalhadores.

A energia de trabalho é despendida por seres humanos e, neste sentido, devem ser respeitada e até priorizada em qualquer forma de prestação laboral a dignidade da pessoa humana, que, segundo melhor definição:

Dignidade da pessoa humana é 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 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.³

Importante ressaltar, para enaltecer a importância dessa zelo pela dignidade da pessoa humana é que:

A história dos direitos fundamentais é também uma história que desemboca no surgimento do moderno Estado constitucional, cuja essência e razão de ser residem justamente no reconhecimento e na proteção da dignidade da pessoa humana e dos

³ SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. 3.ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2004. P. 59-60.

direitos fundamentais do homem. A constitucionalização de tal princípio ganhou força após o advento da Segunda Guerra Mundial.⁴

Todos os direitos fundamentais encontram sua vertente no princípio da dignidade da pessoa humana. Com o reconhecimento expresso, no título dos princípios fundamentais, da dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do nosso Estado democrático (e social) de Direito (art. 1º, III, da CF), o constituinte de 1988, além de ter tomado uma decisão fundamental a respeito do sentido, da finalidade e da justificação do exercício do poder estatal e do próprio Estado, reconheceu expressamente que é o Estado que existe em função da pessoa humana, e não o contrário, já que o homem constitui a finalidade precípua e não o meio da atividade estatal.

Cada pessoa deve possuir as condições mínimas de sustento físico próprio, bem como as condições mínimas para que possa participar da vida social de seu Estado, sendo que:

Há um direito às condições mínimas de existência humana digna que não pode ser objeto de intervenção do Estado e que ainda exige prestações estatais positivas. (...) Abrange qualquer direito, considerado em sua dimensão essencial e inalienável. (...) O problema do mínimo existencial confunde-se com a própria questão da pobreza. (...) Sem o mínimo necessário à existência cessa a possibilidade de sobrevivência do homem e desaparecem as condições iniciais de liberdade. A dignidade humana e as condições materiais da existência não podem retroceder aquém do mínimo.⁵

A noção de mínimo existencial assume grande importância, pois consiste num núcleo de direitos prestacionais indispensável não apenas para a sobrevivência física do indivíduo, como também para a fruição dos direitos fundamentais, como vida social, saúde e participação familiar.

Assim, regular o período de trabalho é algo essencial e um direito fundamental para o ser humano, seja pela ordem econômica, social ou biológica. Sua relevância é destaque no contexto mundial, e pela importância a Declaração Universal dos Direitos do Homem de 1948 destaca no artigo XXIV – “Todo homem tem direito a repouso e lazer, inclusive a limitação razoável das horas de trabalho e a férias remuneradas periódicas.”

Na duração do trabalho, o empregado participa com suas funções na empresa sempre vinculado a um período de horas.

No caso específico dos motoristas que perfazem uma atividade externa, subsumidos ao artigo 62, inciso I da CLT, muito se tem visto e discutido que eles extrapolam de

⁴ SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. 3.ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2004. P. 60.

⁵ TORRES, Ricardo Lobo. **A Cidadania multidimensional na era dos Direitos**. In: *Teoria dos Direitos Fundamentais*. 2ª ed. Rio de: Renovar, 2001. P. 49 Janeiro

sobremaneira a jornada de trabalho fixada na constituição federal e fazem uso de algum tipo de droga para suportar essa sobrecarga.

Ainda, existem aqueles trabalhadores que se utilizam de novos aparatos tecnológicos, fazendo de suas residências uma extensão de seu local de trabalho; exigindo-se ainda mais pela comodidade da prestação laboral.

Por derradeiro, há a necessidade premente de se transpor limites para que sob o discurso de um maior conforto não se vislumbre uma maior precarização, onde o homem não consegue impor um limite para sua jornada; já que além da falsa ideia da falta de controle pelo seu empregador, o empregado acaba se escravizando não pela cobrança do horário, mas sim pela exigência de trabalhos que demandam uma jornada muito maior do que aquela fixada na constituição federal.

A saúde do trabalhador é colocada em xeque nessa modalidade de trabalho, onde a estampa de atividade externa não fulcrada em controle de horário acaba por impingir esforços para o cumprimento de metas, que muitas vezes agridem sua saúde física e mental.

A recente alteração do artigo sexto da CLT traz a baila a formalização de que é possível o empregador controlar o teletrabalho ou trabalho remoto; elidindo assim argumentações de que tais atividades não estão sob a égide da fixação de jornada laboral.

Vislumbra-se, de forma inequívoca, que o capital procura manipular formas de obter a energia do trabalhador sem retribuí-lo devidamente e equanimemente, como é o caso do teletrabalho e trabalhadores que exercem suas atividades externas, contratados a luz do artigo 62, inciso I da CLT, o que sempre trouxe e continua trazendo muitas polêmicas em virtude da desvirtuação dos institutos e da evidente precarização do trabalho, sendo que, somente a fixação da jornada, acompanhada de uma forma de controle estaria apta a elidir essa lamentável situação e garantir o direito fundamental ao horário de trabalho de todo e qualquer trabalhador.

2 O PROBLEMA DAS ATIVIDADES EXTERNAS

Questão bastante controvertida nos tribunais pátrios é a possibilidade ou não de controle de jornada dos motoristas que exercem atividades, eminentemente, externas. Começa-se pela Consolidação das Leis do Trabalho, que, acerca dos empregados que exercem atividades externas, assevera:

Art. 62. Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo:

I - os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados;

A propósito, o capítulo ao qual se refere o artigo supra possui como título “da duração do trabalho”, que é, justamente, onde se encontram as regras referentes à jornada de trabalho, horas extras, intervalos, etc.

Pois bem, de acordo com o texto celetista, os empregados que laboram de forma externa e, ainda, de forma que reste impossibilitada a fixação de horário, ressalte-se, não se submeterão aos ditames celetistas no que diz respeito à jornada de trabalho.

O Diploma Consolidado, em nenhum outro momento, volta a falar, de forma clara, sobre tal atividade. Não há, também, nenhum outro dispositivo legal que delimite, expressamente, quais são as atividades laborais que, por natureza ou por conta das circunstâncias, enquadram-se na figura do art. 62, I, da CLT.

As circunstâncias do labor dos motoristas de transporte coletivo urbano, por exemplo, possibilitam, em regra, o controle de jornada. Porém, há outros empregados motoristas que exercem suas funções externamente, fora do estabelecimento empresarial, de modo que, pensou o legislador que restaria impossibilitada qualquer espécie de controle direto sobre o tempo em que ele, efetivamente, encontra-se à disposição da empresa.

Ocorre que a questão já ganhou debates bastantes calorosos, mormente em razão das inovações tecnológicas, que podem ou não possibilitar que o emprego tenha a jornada estipulada (e, por sua vez, controlada) pelo empregador.

Como se sabe, hoje é possível localizar, em qualquer ponto do planeta, um determinado veículo. Basta que haja rastreamento via satélite. Não menos importante, aponta-se o tacógrafo, que, além de verificar quilometragem e velocidade, diz, com exata precisão, o tempo em que o veículo permaneceu em funcionamento, então, vislumbra-se a necessidade premente de se fixar a jornada de forma a impedir desvirtuamentos sobre a intitulada impossibilidade de controle.

No que tange aos motoristas, verifica-se hoje que ocorre excesso de tempo de trabalho na jornada dos motoristas rodoviários que trafegam pelas rodovias e estradas brasileiras. Num recente estudo, assim foi concluído:

A categoria dos caminhoneiros, principalmente, apresenta uma das maiores carga horária de trabalho agregada, comparativamente a outros setores de atividade na economia brasileira. Paradoxalmente, isso ocorre no momento em que existe aumento mundial de estudos de sistemas de trabalho que possibilitam semanas reduzidas de trabalho enfocando os reflexos na vida, na saúde e no lazer dos trabalhadores expostos a jornada de trabalho prolongada e no elevado envolvimento

de motoristas profissionais em acidentes de trânsito e na exposição destes profissionais a danos físicos, mentais e emocionais.⁶

A dimensão social do tempo de trabalho é relegada a planos secundários em razão das relações capitalistas existentes no setor. As jornadas são irregulares e os períodos de repouso são prejudicados pela pressão do mercado e pela falta de infra-estrutura de apoio para os motoristas ao longo das rodovias brasileiras. Não há bons alojamentos e nem boas áreas de lazer. A intensidade do tempo de trabalho requer uma carga de esforços físicos e mentais acima da suportada pelo trabalhador médio brasileiro.

Para efetivar esses direitos, o constituinte de 1988 estabeleceu responsabilidades compartilhadas entre a sociedade e o Poder Público na proteção e tutela do meio ambiente. Assim, a responsabilidade pelos danos ao meio ambiente do trabalho e à saúde do trabalhador é solidária de todos aqueles que fazem parte da cadeia produtiva, como ocorre nas relações de consumo.

Mormente no setor de transporte de cargas; este vem convivendo há vários anos com graves problemas que tem afetado o desempenho das empresas e a qualidade dos serviços oferecidos.

O transporte rodoviário de carga, com suas inúmeras possibilidades de origens e destinos e também de prestadores de serviços, é aquele em que se verifica a maior dificuldade de fiscalização. Neste modal as verificações relacionadas a excesso de peso, excesso de velocidade, sonegação fiscal, dentre outras, tornam-se de difícil execução.⁷

Em audiência pública realizada no final do ano de 2010, para tratar do problema do setor de transportes; foi possível vislumbrar a magnitude do problema que aflige o setor:

De acordo com o Sr. Fernando Donato Vasconcelos, os trabalhadores caminhoneiros representam o segmento profissional mais vitimado por acidentes de trabalho no Brasil, e a reversão desse quadro é uma preocupação importante. Outros problemas enfrentados pelo setor são o excesso de jornada, a terceirização sem previsão na legislação trabalhista e o emprego sem registro legal. Diante desse quadro, afirmou o expositor, no ano passado, o Ministério do Trabalho e Emprego iniciou uma ação voltada à implementação de mecanismos de fiscalização mais amplos, que envolvem não apenas o tacógrafo e os dados fornecidos pelas empresas, mas também dados de rastreamento por satélite e o cruzamento de informações. A partir de dados referentes a uma grande empresa de transportes do Brasil, compreendendo o período de janeiro de 2008 a junho de 2009, o palestrante afirmou que mais de 70% dos

⁶ RODRIGUES, José Nivaldinho. **Tempo ao volante: Uma abordagem sociológica da jornada de trabalho de Motoristas Rodoviários.** Disponível em: <http://www.estradas.com.br/sosestradas/articulistas/nivaldino/tempo_ao_volante.asp> Acesso em: 30 de março de 2012

⁷ Transportes de Cargas no Brasil: Ameaças e Oportunidades para o desenvolvimento do país. Disponível em: <<http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2062408.PDF>. > Acesso em: 28 de março de 2012.

motoristas superam as oito horas por dia, ao mesmo tempo em que foram verificadas jornadas de mais de 24 horas ininterruptas.⁸

Nessa mesma audiência pública, o ilustre Procurador Regional do Trabalho Sebastião Vieira Caixeta – representando o Senhor Dr. Otavio Brito Lopes, Procurador-Geral do Trabalho assim externou:

Segundo o Procurador Regional do Trabalho, o tema da limitação da jornada deve ser enfrentado de uma vez por todas, superando o paradigma de que é inviável o controle da jornada desses trabalhadores, uma vez que avanços tecnológicos como o rastreamento por satélite permitem esse acompanhamento. A extrapolação da jornada, de acordo com o especialista, decorre da pressão das empresas, que determinam prazos de entrega incompatíveis com a observância dos limites legais de jornada previstos na Constituição e na lei. Mais do que isso, pesquisa mostrou que muitas vezes os motoristas são induzidos por essas organizações a usar drogas para atingir os resultados esperados. Outros problemas são a falta de registro em carteira e a terceirização ilícita de atividade fim, incompatível com o instituto da terceirização.

Por fim, o expositor defendeu que sejam garantida a esses profissionais um intervalo mínimo interjornadas, fator considerado necessário à efetivação do direito básico desses trabalhadores à saúde e à vida.⁹

3 DO DIREITO FUNDAMENTAL A UM CUMPRIMENTO DE UMA JORNADA LABORAL PREVIAMENTE FIXADA

A jornada normal de trabalho corresponde ao período de tempo durante o qual o empregado deve permanecer à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, pois o contrato de trabalho gera para o empregado o dever de sujeitar-se às ordens e à direção da pessoa que se aproveita dos frutos da sua atividade, relacionadas à fixação de como, onde e quando a atividade será prestada.

A atual Constituição, desde 1988, traça um novo horizonte de possibilidades, tanto que, de forma simbólica e inédita, acomoda os direitos fundamentais na parte inicial do texto, antes, portanto, das disciplinas endereçadas às questões do poder.

Os direitos fundamentais deste novo contexto explicitamente incluem os direitos sociais, sendo que nas ordens constitucionais anteriores os direitos trabalhistas eram tratados no capítulo pertinente à ordem econômica e social. Embora este não seja um

⁸ **COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS – CAS Subcomissão Permanente em Defesa do Emprego e da Previdência Social – CASEMP. AUDIÊNCIA PÚBLICA** - Assunto: Melhoria nas condições de trabalho, salário, segurança e saúde do Motorista de transportes de modo geral. Disponível em:

<http://www.senado.gov.br/sf/comissoes/cas/ap/ano-de-2010/AP20100428_CASEMP_reuniao_4_Motorista.pdf> Acesso em 28 de março de 2012

⁹ Ibid

requisito imprescindível, a consagração constitucional explícita de um direito social é um indício relevante do caráter fundamental dos bens ou interesses protegidos.¹⁰

A nossa Constituição, também sem prejuízo de outros direitos que possam melhorar a condição social dos trabalhadores, prevê “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” (art. 7º, inciso XIII).

Segundo dimensionado por José Eduardo Faria:

O alcance e a força do Direito do Trabalho têm sido afetados pela volatilidade e mobilidade dos capitais e pelas mudanças ocupacionais e organizacionais subjacentes ao fenômeno da globalização econômica. De fato, ao lado da crescente informatização, terceirização e flexibilidade operativa, encontra-se também a valorização das formas novas de remuneração com base na produtividade. Neste último caso, a ideia prevalente é a de que o incremento do ganho (ou sua manutenção, com a manutenção do emprego) se relaciona diretamente com o maior envolvimento pessoal do trabalhador.

A valorização da produtividade, do desempenho, dos critérios de mérito, da competição e da concorrência pressionam os trabalhadores à disponibilidade exaustiva, ou quando menos, é comprometedora, com o passar do tempo, de uma vida que possa se afirmar sob o primado da liberdade.¹¹

A problemática do artigo 62 da CLT justamente se situam nas reflexões sobre a performance constitucional dos direitos sociais e sobre a eficiência da proteção devida à pessoa do trabalhador.

Quando a Constituição prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança (art. 7º, XXII), “também empresta maior projeção ao tema da duração de jornada, deixando evidente o caráter de saúde pública, para além, portanto, das questões estritamente econômicas”¹²

Ainda segundo Delgado,

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 empresa. Do mesmo modo que a ampliação da jornada (inclusive com a prestação de horas extras) acentua, drasticamente, as probabilidades de ocorrência de doenças profissionais ou acidentes do trabalho, sua redução diminui, de maneira significativa, tais probabilidades da denominada ‘infortúnica do trabalho’.¹³(2008, p. 834)

¹⁰ PISARELLO, Gerardo. **Los derechos sociales y sus garantías: elementos para una reconstrucción**. Madrid: Trotta, 2007. P. 82

¹¹ FARIA, José Eduardo. **Pluralismo jurídico e regulação (oito tendências do direito contemporâneo)**. In: *Revista da Escola da Magistratura do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região*. São Paulo: TRT/2ª Região, n. 2 (semestral), set. 2009. P.187

¹² DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 10. ed. São Paulo: LTr, 2011. P. 833-834

¹³ *Ibid.* P. 834

A questão do limite à jornada de trabalho tem, portanto, inequívoca dimensão pública. Por isso mesmo deve limitar e condicionar a liberdade de condução do contrato de trabalho pelo empregador. Nesse contexto, o controle de jornada por ele exercido adquire a recíproca e dúplice implicação de prerrogativa e dever.

Como a Constituição de 1988 limita a jornada, ressaltando a compensação ou a redução definidas coletivamente, isso cria obrigação aos contratantes de promoverem o controle sobre o tempo de disponibilidade do trabalhador, ainda que para isso devam se utilizar de recursos outros para além do tradicional cartão de ponto – e os meios tecnológicos atuais assim o permitem. A obrigação patronal, portanto, é de fixar fronteiras claras à jornada laborada.

A ausência de marcação ou o registro dos horários de trabalho não significa maior liberdade para o trabalhador. Ao contrário, potencializa-se o traço marcante do contrato de emprego que é a subordinação jurídica. A marcação ou o registro da jornada constitui garantia ao trabalhador de que o limite será respeitado e de que os excessos serão compensados ou pagos como hora extra (art. 7º, inciso XVI, da Constituição).

O direito fundamental à limitação da jornada tem sido fragilizado pelo art. 62 da CLT, e é necessário tomar cuidado com a banalização da realidade, ou com o excesso de confiança nas certezas.

Essa concepção comum viola, todavia, a Constituição do Brasil que explicitamente assumiu os direitos sociais como fundamentais e declarou a sua aplicação imediata, o que deve significar a estreita vinculação dos poderes constituídos.

A limitação da jornada é direito social fundamental de conteúdo trabalhista e alberga norma de ordem pública. Há se reconhecer, por isso, o dever específico de respeito ao seu conteúdo essencial, tanto pelo legislador ordinário quanto pelos tribunais.

O respeito à limitação da jornada expressa na Constituição como uma garantia fundamental não se compatibiliza com exceções construídas e amplificadas, em norma infraconstitucional. A Constituição assegura a todos os trabalhadores, sem exceção, a duração normal do trabalho não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, desde 05 de outubro de 1988.

4 A CONSEQUÊNCIA DA FALTA DE CONTROLE

O organismo humano sofre desgastes quando se põe em atividade. A fadiga, muscular e nervosa, instala-se insidiosamente no organismo humano quando desenvolve prolongada atividade.

A justificação à limitação da duração do trabalho diz respeito, sobretudo, à dignidade humana. Ao trabalhador deve ser assegurado o direito fundamental a uma vida pessoal, familiar e social alheia à profissional, em que possa se desenvolver intelectual, moral e fisicamente. As diversas esferas da vida do empregado, assim, devem ser, tanto quanto possível, dissociadas, protegendo-se a sua personalidade.

O processo de reestruturação global da economia dado pelo desenvolvimento científico – tecnológico está levando-nos para as relações no mundo virtual, mudando as formas de vida e de trabalho, impondo um novo ritmo nas atividades humanas. Surge a necessidade de uma redefinição do tempo e do espaço, tendo como resultado novos processos na organização e no desenvolvimento do trabalho em si.

Com os meios de comunicação existentes, o empregado não precisa mais trabalhar na sede principal da empresa, e sim em seu próprio domicílio ou até mesmo no carro, trem etc., fazendo que as atividades econômicas cada vez mais se distanciem do modelo de concentração de trabalhadores no mesmo lugar.

Os efeitos deste processo no campo laboral (precarização do trabalho, diminuição de postos de emprego formal, exploração de mão-obra, etc.) são drásticos e tencionam o Direito do Trabalho a alterar-se para adaptar-se à nova realidade.

Para Manuel Carlos Palomeque Lopes:

La necesidad de adaptación del ordenamiento laboral a la evolución de las diversas formas de organización del trabajo en la sociedad contemporánea, de modo que pueda seguir realizando la función de cohesión social que le es propia más allá de su reducto industrial tradicional, ha justificado una amplia serie de propuestas de modificación o reforma institucional de la disciplina.¹⁴

Em segundo lugar, cumpre esclarecer que os antigos métodos de produção não conseguiram acompanhar as inovações trazidas pelos novos meios de comunicação e da logística que o transporte de cargas e pessoas oferece a dinâmica que hoje podemos observar.

A terceira revolução industrial, assim, denominados pelos historiadores, caracterizou-se pela o aumento gigantesco da produção e pela diminuição vertiginosa de postos de trabalho.

¹⁴ LOPES, Manuel Carlos Palomeque. **La función y la refundación del Derecho del Trabajo.** In Relaciones Laborales: Revista Crítica de Teoría y Práctica. ISSN 0213-0556, Nº 2, 2000. P. 162

Quando o empregado não tem uma jornada controlada não poderá postular não só em juízo o reconhecimento do direito às horas extraordinárias, como também, ao adicional noturno, pois não há como comprovar o turno de trabalho, aos períodos de descanso (intervalos intrajornadas e extrajornadas) e ao descanso semanal remunerado.

Importante ressaltar a fragilidade de segurança legal quando se fala no amparo a atividade de motoristas no setor de transporte de cargas:

No Brasil ainda não existe legislação rígida que defina a duração dos períodos de viagem e os intervalos para descanso dos motoristas rodoviários. A Lei nº 6.813/80, que dispõe sobre o transporte de cargas aborda apenas os aspectos econômicos sendo omissa quanto ao regime de trabalho dos motoristas. O Decreto nº 2.521, que dispõe sobre o transporte rodoviário de passageiros aborda superficialmente questões sobre segurança, higiene e conforto dos passageiros e tripulação estabelecendo intervalos de parada de quatro horas para os serviços de ônibus dotados com sanitários e de duas horas para os ônibus sem sanitário, prevendo um período mínimo de descanso para a tripulação. Mas isso visa mais o conforto dos passageiros do que da própria tripulação sem, no entanto, estabelecer procedimentos de controle sobre a jornada de trabalho. Todavia, está em tramitação no Congresso Nacional, o Projeto de Lei nº 2.660, de 1996, alterado pelo Projeto de Lei nº 32, de 2001, que dispõe sobre o tempo de direção do motorista de caminhões e de ônibus, trafegando em rodovias.¹⁵

O projeto de lei nº 32 altera o art. 1º do projeto de lei 2.660 e proíbe o motorista de caminhão e ônibus, trafegando em rodovias, dirigir mais de 4 horas ininterruptas, devendo descansar pelo menos 30 minutos de forma contínua ou descontinuada, ao longo das 4 horas dirigidas, exceto se iniciar o período de repouso. Poderá prolongar por até mais uma hora, desde que não comprometa a segurança viária, com objetivo de chegar a um ponto de parada adequado. Essa preocupação advém mais de políticas de segurança das estradas do que aquelas que procuram garantir maior dignidade ao trabalhador, ao lhe garantir uma jornada decente de trabalho, pois os reflexos dessa sobrecarga são sentidas por toda a sociedade.

A proposta recebeu mais de 33 emendas, o que se denota que os empresários e os trabalhadores são unânimes em afirmar que é preciso regulamentar essa questão.

Um fato merece destaque: é conhecido que mais de 38% dos acidentes, de alguma forma, envolvem motoristas de caminhões e ônibus. A perda social e econômica resultante deste fato é elevada e, em muitos casos, está comprovado que há uma relação direta entre a ocorrência do acidente em si e o tempo que o motorista está dirigindo. A preocupação com o tempo ao volante é notada em vários países. Na Comunidade Européia, desde 1985, os países membros estabeleceram uma legislação que limita o número de horas máximo que um motorista pode dirigir.¹⁶

¹⁵ RODRIGUES, José Nivaldinho. **Tempo ao volante: Uma abordagem sociológica da jornada de trabalho de Motoristas Rodoviários.** Disponível em: <http://www.estradas.com.br/sosestradas/articulistas/nivaldino/tempo_ao_volante.asp> Acesso em: 30 de março de 2012

¹⁶ Ibid

Uma das principais conseqüências do excesso de tempo de trabalho dos motoristas rodoviários é o sono. É de conhecimento de todos que sono e direção não combinam.

Há consideráveis evidências que a fadiga e a sonolência contribuem para a causa de acidentes nos sistemas de transportes. É importante salientar que geralmente a capacidade de atenção e concentração, diminui em indivíduos que continuam trabalhando após terem consciência de sua fadiga. Os débitos crônicos de sono, somados às cargas de trabalho intensas, geram fadiga nos trabalhadores. Para driblar o sono, os motoristas rodoviários utilizam-se da ingestão de medicamentos perigosos para a saúde e que influenciam para as ocorrências de acidentes de trânsito.

Nem todas as cargas embarcadas chegam ao seu destino em conseqüência dos acidentes nas estradas. O pior é que vidas ficam pelo asfalto, muitos caminhoneiros que na corrida para garantir melhor sustento para suas famílias, utilizam-se de "rebites" (drogas psicoativas) para ficarem até quatro dias consecutivos. Uma pesquisa realizada por membros do Programa de Prevenção de Acidentes de Trânsito do Hospital das Clínicas de São Paulo, constatou que pelo menos 10% dos motoristas se drogam, o que representa, no mínimo 200 mil caminhoneiros em todo o País. Os motoristas justificam o uso dos rebites para não dormir ao volante. O uso dessas drogas como moderadores de apetite, em maior quantidade, deixa a pessoa acelerada e causa alucinações. O usuário da droga fica acordado, porém sem atenção. Ele na verdade está dormindo de olho aberto. Alguns caminhoneiros chegam a ingerir de 10 a 16 comprimidos de cada vez. Isso pode levá-lo a ter morte súbita ao volante, provocando assim terríveis acidentes de trânsito.

Segundo informações da Polícia Rodoviária Federal, aproximadamente metade dos caminhoneiros dorme muito pouco durante as viagens, de três a quatro horas por noite. Cerca de 30% tem problemas de visão e precisariam usar óculos. A alimentação é inadequada, o estresse e o uso inconseqüente de remédios e até drogas ilícitas completam a explosiva fórmula que tem um resultado quase certo de acidentes rodoviários. Todavia, a falta de repouso é o principal problema.¹⁷

A par dessas informações, temos uma dimensão macro do problema, que transcende aspectos laborais e se direcionam para uma catástrofe na vida desses trabalhadores que põem em risco todos os cidadãos que transitam nas estradas brasileiras.

Relatórios de comandos médicos preventivos realizados pela Polícia Rodoviária Federal em vários pontos do país revelam que mais da metade dos motoristas rodoviários abordados apresentam algum tipo de problema relacionado à carga excessiva de trabalho. Dentre eles, os problemas de pressão arterial são os mais comuns. Colesterol elevado, em razão do desequilíbrio alimentar e de horário irregulares de refeição. Cansaço, fadiga e alucinações também são verificados durante os comandos realizados. Em muitos casos, os motoristas têm suas viagens interrompidas em razão dos problemas apresentados. É comum o motorista ser encaminhado para atendimento médico em hospital, ou ainda, encaminhado para repouso em razão do cansaço apresentado no momento da abordagem.

Conforme relato de policiais, certos motoristas, quando abordados em fiscalizações rotineiras estariam dirigindo 15 horas ou mais consecutivas, com poucos intervalos de aproximadamente 10 minutos. Em outros casos, são flagrados dormindo nas boléias

¹⁷ RODRIGUES, José Nivaldinho. **Tempo ao volante: Uma abordagem sociológica da jornada de trabalho de Motoristas Rodoviários.** Disponível em: <http://www.estradas.com.br/sosestradas/articulistas/nivaldino/tempo_ao_volante.asp> Acesso em: 30 de março de 2012

de caminhões em locais inóspitos e em horários perigosos, pois tiveram de interromper a viagem por absoluta incapacidade de prosseguir em razão do excesso de sono. Constantemente, motoristas são flagrados, literalmente dormindo ao volante, com o veículo em movimento. Quando questionados, respondem que estão reféns de horários para entrega de mercadoria, sob pressão do empregador ou do adquirente da mercadoria.¹⁸

5 A ALTERAÇÃO DO ARTIGO SEXTO DA CLT

Recentemente a Presidenta Dilma sancionou a Lei 12.551/2011, que cria o parágrafo único do artigo 6º da CLT, o que vem ensejando desnecessária polêmica entre patrões e empregados.

Não se trata, ao contrário do que creem alguns, de conferir direito novo aos trabalhadores mas, sim, de mero esclarecimento e atualização do conteúdo protetivo geral da regra celetista, da década de 1940.

Eis o texto do novo artigo 6º da CLT, com seu parágrafo único:

Art. 6º. Não se distingue entre o trabalho realizado no estabelecimento do empregador e o executado no domicílio do empregado, desde que esteja caracterizada a relação de emprego. Parágrafo único: Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio.

O novo parágrafo único do artigo 6º da CLT consagrou o que a doutrina e a jurisprudência já compreendiam, ou seja, a subordinação jurídica pode se dar também à distância, sendo certo que, com ou sem o novo dispositivo legal, os meios telemáticos e informatizados de comando podem ser instrumentos de controle patronal quanto ao modo da prestação laborativa.

A nova lei não trouxe a desnecessidade de controle patronal quanto ao trabalho executado externamente para que se fixe a relação de emprego, somente positivou o entendimento já construído jurisprudencialmente no sentido de que tal controle pode também ser telemático ou informatizado.

A nova lei trouxe a possibilidade da cobrança de horas extras decorrentes do trabalho externo ou do uso de telefones celulares e outros meios de comunicação à distância.

Ora, o empregado somente não faz jus ao pagamento de horas extras em suas atividades externas, se não forem estas compatíveis com o controle de jornada. Assim, se o trabalhador continua desenvolvendo suas atividades laborativas após a jornada ordinária

¹⁸ Ibid

deverá receber por tal labor, desde que seja possível o controle do trabalho pelo empregador; e os atuais meios tecnológicos de comunicação e fiscalização permitem esse rastreamento, de forma muito salutar.

A nova lei, embora não tenha tratado de jornada, pode ser compreendida como passível de ensejar nova distribuição do ônus da prova quanto às horas extras do empregado que desenvolve trabalho externo. O entendimento era, até então, que competia ao trabalhador externo provar que sua jornada era passível de controle pelo empregador, para que então pudesse receber pela sobrejornada. Agora é possível compreender que se houver uso de meios telemáticos e informatizados de comando, então é ônus do empregador a prova de que não controlava a jornada externa de seu empregado, visto que tais instrumentos se equiparam aos meios pessoais e diretos de subordinação jurídica.

Assim, o empregado que, fora do estabelecimento de trabalho, em sua casa ou em outro local, continuar prestando seu labor, seja via celular, *smartphone* ou computador, deverá receber pela sobrejornada, independentemente do texto da lei 12.551/2011, pois estará à disposição de seu empregador, na forma do artigo 4º da CLT:

Art. 4º – 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.

Possível concluir, portanto, que embora não haja direito novo trazido pela lei nova, há a possibilidade de melhor aplicação da regra celetista sobre trabalho externo, o que deverá ser confirmado pelo Poder Judiciário Trabalhista no sentido da proteção à parte hipossuficiente da prestação laborativa.

No mesmo sentido, Gustavo Filipe Barbosa Garcia ensina que:

Em razão das peculiaridades da forma de exercício do referido labor, a subordinação e a pessoalidade podem exigir um exame mais cuidadoso do caso em concreto. De todo modo, havendo o controle e a direção quanto à forma do trabalho, mesmo que por meio de instrumentos eletrônicos, fica reconhecida a presença da subordinação jurídica.¹⁹

Por fim, Alice Monteiro de Barros, com a precisão de sempre, ensina que:

Se o trabalhador se encontra, por exemplo, em conexão direta e permanente, por meio do computador, com o centro de dados da empresa, o empregador poderá fornecer instruções, controlar a execução de trabalho e comprovar a qualidade e a quantidade de tarefas de forma instantânea, como se o empregado estivesse no estabelecimento do empregador. A internet permite, inclusive, aferir o tempo de conexão do terminal do empregado, bem como quando foi acessado pela última vez o teclado. Esse controle revela, sem dúvida, a subordinação jurídica, que poderá

¹⁹ GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. **Curso de Direito do Trabalho**. 4. ed. São Paulo : Forense, 2010. P. 228.

estar presente ainda quando a execução do serviço seja desconectada (*off line*). Tudo irá depender da análise do programa de informática utilizado.²⁰

É claro que a fiscalização ostensiva, a submissão a controle rígido de horário de trabalho, entre outros elementos, facilitam a caracterização da subordinação jurídica quando estes trabalhadores são contratos informalmente. Entretanto, não se exige tais elementos, notadamente no caso do trabalhador externo, que tem o mesmo status jurídico do empregado que se ativa no estabelecimento do empregador (art. 6º da CLT), mas que naturalmente não se submete ao controle direto. Neste sentido, o entendimento doutrinário de Alice Monteiro de Barros que ensina que:

Esse poder de comando do empregador não precisa ser exercido de forma constante, tampouco torna-se necessária a vigilância técnica contínua dos trabalhos efetuados, mesmo porque, em relação aos trabalhadores intelectuais, ela é difícil de ocorrer. O importante é que haja a possibilidade de o empregador dar ordens, comandar, dirigir e fiscalizar a atividade do empregado. Em linhas gerais, o que interessa é a possibilidade que assiste ao empregador de intervir na atividade do empregado. Por isso, nem sempre a subordinação jurídica se manifesta pela submissão a horário ou pelo controle direto do cumprimento de ordens.²¹

A par dessa inovação legislativa, um alcance está por vir, pois já se tratou aqui que tramita no Senado Federal projeto prevê regulamentação de jornada de trabalho de motoristas profissionais.

Esse projeto prevê medidas como a restrição de carga horária e imposição de tempo de descanso para os profissionais do volante; pretende frear uma realidade perigosa e descontrolada, ainda mais no transporte de cargas, que é um dos principais motivos de acidentes e mortes nas rodovias.

Abaixo constam as mudanças propostas pelo Senado para os motoristas profissionais:

“– A jornada será a da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), com oito horas diárias e 44 semanais, podendo ser prorrogada em até duas horas extras. – O motorista terá de descansar 30 minutos a cada quatro horas de trabalho.– Entre uma e outra jornada, o motorista terá direito a 11 horas de descanso.– Em viagens de longa distância em que o profissional fica na estrada por mais de 24 horas será possível fazer acordo coletivo prevendo diária especial de 12 horas de trabalho por 36 horas de descanso.– Será considerado como parte da jornada de trabalho o período em que o motorista estiver à disposição do empregador (carga e descarga, parada para fiscalização, entre outros).– Em viagens com duração acima de uma semana, o descanso semanal será de 36 horas por semana.– O motorista terá direito a seguro de risco pessoal. – O controle da jornada de trabalho será feita pelo empregador, que poderá ser feita por meio de anotação em diário de bordo, papeleta, equipamentos eletrônicos instalados no veículo, além de ficha de trabalho externa.– O governo ou concessionárias de rodovias serão obrigados a implantar pontos de

²⁰ BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho**. 6. ed., São Paulo : LTr, 2010. P. 268.

²¹ BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho**. 6. ed., São Paulo : LTr, 2010. P. 268.

paradas para motoristas profissionais a cada 200 quilômetros.– Estará sujeito à detenção quem permitir ou entregar a direção do veículo, ordenando início de viagem de longa distância, ciente de que o motorista não tenha cumprido o período de descanso diário.”²²

Apesar da edição da nova lei que alterou o artigo sexto da CLT, bem como do projeto de lei que melhor ampara os motoristas contratos para serviços externos, são muitos os indícios que desconfiguram a tese de que o empregado estivesse alheio ao controle de seu empregador.

De fato, por muito tempo a atividade de motorista externo foi incompatível com o controle de jornada, mas conforme relata o professor Homero Batista Mateus Silva:

“Já em tempos remotos, antes da revolução da informática e da telefonia celular, era possível considerar o motorista carreteiro sujeito a controle de jornada, se acaso a empresa impusesse, por exemplo, duração máxima do percurso, pausas obrigatórias em alguns pontos estabelecidos, para o abastecimento ou manutenção do veículo, contatos telefônicos de parte a parte e outros elementos tendentes ao controle do expediente.

Hoje, porém, mesmo que o empregado não esteja sujeito a uma meta de horário de entrega a ser perseguida, é possível sustentar que ele se encontra sob controle de jornada com base nos diversos meios eletrônicos acoplados ao veículo, como o telefone celular, o rádio amador de transmissão, computadores ligados à rede mundial, em velocidade rápida ou lenta, rastreamento por satélites, bloqueadores de ignição e demais elementos relacionados com sistemas de segurança e de comunicação.”²³

Assim, hodiernamente, será muito difícil encontrar hoje em qualquer situação um motorista carreteiro, autônomo ou empregado, que esteja privado de comunicação em tempo real com seus pontos de partida e de destino, sendo que muito mais salutar que se fixe um horário de trabalho, pois plenamente viável, sendo que as formas de controle foram ratificadas pela edição da lei que recentemente alterou o artigo sexto da CLT, dirimindo qualquer controvérsia a respeito se tais formas de controle são ou não aptas a fiscalizar a jornada laboral.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

²² Resenha da matéria: “Projeto prevê regulamentação de jornada de trabalho de motoristas profissionais”. Edição eletrônica Jornal Estado de Minas. Data: 01/11/2011. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/tec/999731-uso-da-internet-no-brasil-cresce-14-em-setembro-diz-ibope.shtml>> Acesso em: 30 de março de 2012.

²³ SILVA, Homero Batista Mateus da. **Curso de Direito do Trabalho Aplicado**, vol.2: Jornadas e Pausas.- Rio de Janeiro: Elsevier, 2011. P.94-95

O direito fundamental à limitação da jornada tem sido fragilizado pelo artigo 62 da CLT, e é necessário tomar cuidado com a banalização da realidade, ou com o excesso de confiança nas certezas.

Isso traz como consequência evidente a inexistência de mecanismos de proteção similares àqueles que visam à garantia dos direitos civis e políticos.

A incorporação de tecnologia às relações de trabalho mudando-as intrinsecamente não é algo recente. O fenômeno pode ser observado desde que a energia elétrica permitiu aos empresários que seus empregados, fechados nos recintos artificialmente refrigerados de escritórios e consultórios, não mais distinguem dia e noite. O pôr do sol deixou de ser medida da duração da jornada para a construção de uma nova cultura sócio-jurídica sobre o trabalho humano desenvolvido no setor de transporte, sob pena de criarmos uma epidemia de mortes por acidentes de trânsito, resultante das jornadas excessivas e desgastantes dos motoristas, quando não pelos efeitos nefastos do consumo de drogas desses trabalhadores, porque compelidos a cumprir jornadas desumanas que não são repelidas a contento pelos órgãos de controle estatal.

A legislação que trata destas questões é incipiente e não tem evoluído a ponto de proporcionar ganhos de jornada e de qualidade de trabalho para os integrantes da categoria. O setor de transportes rodoviários no Brasil, apesar de exercer uma grande importância na dimensão sócio-econômica do país não favorece as relações de trabalho e nem possibilita um panorama que permita controlar o regime trabalhista num cenário que poderia representar a diminuição dos aspectos conflituais apresentados. A falta de políticas governamentais tem levado os trabalhadores a exercerem essa sobrecarga de trabalho prejudicando a vida, a saúde e o lazer dos motoristas rodoviários, o que tem redundado em grandes prejuízos para a sociedade, para o Estado e para os trabalhadores. As perdas econômicas em produtividade, acidentes de trabalho, acidentes de trânsito e tratamentos de saúde representam uma soma significativa de recursos públicos e privados.

Neste sentido, necessitaria que autoridades, legisladores, empresários e trabalhadores buscassem soluções de consenso para regular as atividades laborais nos transportes rodoviários combinadas com políticas de saúde pública, programas de conscientização dos atores e agentes envolvidos e, ainda, programas de educação para o trânsito que poderiam minimizar os conflitos e desigualdades que se apresentam a décadas.

A vida do ser humano, bem maior a ser protegido, não pode e não deve ficar relegada a segundo plano em prol do lucro.

A limitação da jornada é direito social fundamental de conteúdo trabalhista e alberga norma de ordem pública. Há se reconhecer, por isso, o dever específico de respeito ao seu conteúdo essencial, tanto pelo legislador ordinário quanto pelos tribunais.

O respeito à limitação da jornada expressa na Constituição como uma garantia fundamental não mais se compatibiliza com exceções construídas e amplificadas, em norma infraconstitucional, ainda mais quando a legislação ampara que toda a forma de uso de tecnologia é apta a aferir a quantidade de horas que o trabalhador dispense para o trabalho.

Considerando que o enquadramento do contrato de trabalho na exceção do artigo 62 da CLT provoca efeito tão devastador sobre a vida do empregado – zero de hora extra, zero de adicional noturno, nenhum intervalo para descanso e refeição, zero de intervalo interjornada dedicada o sono e ao descanso – é compreensível e até muito previsível a consequência nefasta para os trabalhadores e para a sociedade num geral, que pode ser vitimada num acidente de trânsito causada em razão de um motorista subsumido a extensa sobrejornada, num vultoso stress gerado pela falta de descanso, imposição de metas para entrega de mercadorias e até pela insegurança nas estradas.

Destarte, pode-se dizer que o grande mérito da referida alteração do art. 6º da CLT é exatamente dirimir, de uma vez por todas, eventuais dúvidas ainda existentes acerca da caracterização da relação de emprego nas hipóteses de trabalho externo e, quando formal o vínculo, quais as formas de controle que esse tipo de serviço pode sofrer, subsumindo-o a plena possibilidade de fixação de jornada laboral.

7 REFERÊNCIAS

BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho**. 6. ed., São Paulo : LTr, 2010.

COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS – CAS Subcomissão Permanente em Defesa do Emprego e da Previdência Social – CASEMP. AUDIÊNCIA PÚBLICA - Assunto: Melhoria nas condições de trabalho, salário, segurança e saúde do Motorista de transportes de modo geral. Disponível em:<http://www.senado.gov.br/sf/comissoes/cas/ap/ano-de-2010/AP20100428_CASEMP_reuniao_4_Motorista.pdf> Acesso em: 28 de março de 2012

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**.10. ed. São Paulo: LTr, 2011.

FARIA, José Eduardo. **Pluralismo jurídico e regulação (oito tendências do direito contemporâneo)**.

In: *Revista da Escola da Magistratura do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região*. São Paulo: TRT/2ª Região, n. 2 (semestral), set. 2009.

GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. **Curso de Direito do Trabalho**. 4. ed. São Paulo : Forense, 2010.

LOPES, Manuel Carlos Palomeque. **La función y la refundación del Derecho del Trabajo**. In *Relaciones Laborales: Revista Crítica de Teoría y Práctica*. ISSN 0213-0556, N° 2, 2000.

PISARELLO, Gerardo. **Los derechos sociales y sus garantías: elementos para una reconstrucción**. Madri: Trotta, 2007.

Resenha da matéria: “Projeto prevê regulamentação de jornada de trabalho de motoristas profissionais”. Edição eletrônica Jornal Estado de Minas. Data: 01/11/2011. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/tec/999731-uso-da-internet-no-brasil-cresce-14-em-setembro-diz-ibope.shtml>> Acesso em: 30 de março de 2012.

RODRIGUES, José Nivaldino. **Tempo ao volante: Uma abordagem sociológica da jornada de trabalho de Motoristas Rodoviários**. Disponível em: <http://www.estradas.com.br/sosestradas/articulistas/nivaldino/tempo_ao_volante.asp> Acesso em: 30 de março de 2012

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. 3.ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2004.

SILVA, Homero Batista Mateus da. **Curso de Direito do Trabalho Aplicado**, vol.2: Jornadas e Pausas.- Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

Transportes de Cargas no Brasil: Ameaças e Oportunidades para o desenvolvimento do país. Disponível em: <<http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2062408.PDF>. > Acesso em: 28 de março de 2012

TORRES, Ricardo Lobo. **A Cidadania multidimensional na era dos Direitos**. In: *Teoria dos Direitos Fundamentais*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.