

# Carga muito pesada

*A diminuição dos períodos de descanso do trabalhador motorista potencializa o risco de acidentes*

► **Marco Aurélio Marsiglia Treviso**

Todas as vezes que o tema acidente do trabalho surge na mente de qualquer pessoa, a primeira lembrança que vem em nossas cabeças é a de infortúnios ocorridos nas dependências de certa empresa. Ou, mais recentemente, lembramos do episódio de Brumadinho, que se transformou no maior acidente do trabalho de nossa história, de traços marcantes após a divulgação das imagens relacionadas à quebra da barragem e ao elevado número de trabalhadores mortos.

A análise desta tragédia (que, em verdade, de tragédia não tem nada) demonstra a existência de sucessivos erros, descertos e atitudes omissivas, praticadas pelo empregador, aquele que possui a obrigação de cumprir as normas de Medicina e Segurança do Trabalho. As investigações deste acidente apenas confirmam que infortúnios desta natureza decorrem do descumprimento de vários preceitos de proteção ao trabalhador. As medidas agora adotadas pela empregadora apontam para o sentido de que havia, à disposição, meios necessários para prevenir aquilo que chocou o País. Mas, a busca incessante pela lucratividade fez com que o ser humano, representado pela figura do trabalhador, fosse deixado de lado.

A visibilidade do acidente em Brumadinho contrasta com um outro ramo de nossa economia moderna, em que o número de infortúnios envolvendo trabalhadores é bem mais intenso, sem que haja a mesma repercussão em nossas mídias sociais. Trato aqui dos acidentes do trabalho que envolvem o motorista transportador de cargas, decorrentes das extensas jornadas de trabalho, prestadas em condições (degradantes) de nossa malha rodoviária em diversas regiões do País, acumulado com o uso contínuo de drogas e entorpecentes, numa atividade profissional absolutamente solitária. Cumprir a tarefa de dirigir, por

horas e horas, um veículo, transportando cargas de elevado valor, de um lado ao outro de nosso País continente, era algo que apenas estava se tornando possível com o uso de medicamentos, posteriormente substituídos por drogas de maior impacto, como a cocaína.

## JORNADA

Segundo dados estatísticos extraídos de entrevista realizada com o procurador do Trabalho Paulo Douglas Almeida de Moraes pela Revista Estrada, em 30 de julho de 2013, após conversas com pouco mais de 100 caminhoneiros, seguidas de exames de urina, nas cidades de Rondonópolis e Diamantino, ambos no Estado do Mato Grosso, cerca de 30% dos motoristas reconheceram usar drogas, em especial, a cocaína, para conseguir cumprir uma jornada de trabalho média de 16 horas por dia, considerada desumana, notadamente quando o artigo 7º, inciso XIII da CF disciplina que nenhum trabalhador pode laborar por tempo superior a oito horas diárias. Em outras palavras, o tempo médio de direção de um veículo representa o dobro do limite constitucional de trabalho diário. E, por óbvio, representará diminuição taxativa do tempo destinado ao regular repouso e alimentação. Isso porque, observando esta jornada média de trabalho é impossível o motorista conseguir usufruir das 11 horas de repouso previstas no artigo 66 da CLT, entre o término de uma jornada e o início de outra.

O trabalho nestas condições, dia após dia, apenas ensejará, ao final e ao cabo, um trabalhador efetivamente exausto, guiando por nossas estradas, até que chega o momento em que o “inesperado” (que, de inesperado, não há nada) vem a acontecer: um descuido no volante, a chegada do sono, o dormir na direção, o acidente do trabalho, não raras vezes atingindo outros motoristas que estavam apenas passando com suas famílias.

O Jornal “O Tempo” publicou, em 28 de julho de 2018, dados que comprovam o que foi escrito até este momento. Entre os anos de 2007 e 2016, de acordo com

BETO SOMERESTÚDIO BOOM



**Marco Aurélio Marsiglia Treviso**  
- Juiz do Trabalho Titular da 1ª  
Vara do Trabalho de Uberlândia,  
Diretor de Formação e Cultura da  
Anamatra.  
matreviso@hotmail.com

levantamento realizado pelo Ministério da Saúde, por meio do cruzamento de dados do Sistema de Informação de Agravos (SINAN) e do Sistemas de Informação de Mortalidade (SIM), morreram em acidentes do trabalho na rodovia, somente



no Estado de Minas Gerais (ou seja, sem contar qualquer outro local de nosso País continente), cerca de 409 motoristas de veículos pesados. Desta mesma reportagem, extrai-se a importante informação de que “segundo o estudo, contando todos os tipos de transporte, Minas registra um total de 2.261 mortes no mesmo período. Para chegar a esse resultado, foram considerados os acidentes ocorridos quando o trabalhador tinha uma função que envolvia a locomoção ou quando estava indo ou voltando do local de trabalho”. E, nos últimos 11 anos, o número de notificações de acidentes de trânsito relacionados ao trabalho, apenas em Minas Gerais, foi de 15.058, um número exorbitante.

### REGRAS

Com o propósito de evitar mortes e diminuir esses números alarmantes, foi publicada a Lei 12.609/12, trazendo, como principais garantias, a limitação da jornada de trabalho dos motoristas e, como consequência, o seu maior descanso. Isso porque, com o advento desta norma, passou a ser obrigatória a fiscalização dos horários de labor destes profissionais, adequando-os ao patamar constitucional, além da obrigatoriedade da concessão dos intervalos para refeição de, no mínimo, uma hora e do repouso diário de 11 a 24 horas. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista permanece fora da empresa por mais de 24 horas, restou garantido um intervalo mínimo de 30 minutos, a cada quatro horas de tempo ininterrupto de direção. Além disso, para garantir o convívio pessoal e familiar do motorista, naquelas viagens em que o trabalhador permanecesse fora por mais de uma semana, teria ele, descanso de 36 horas por semana laborada. Tal conjunto de regras visou, portanto, diminuir o tempo médio de viagem, aumentar o período de descanso. A consequência seria, exatamente, um trabalhador mais descansado, não usuário de drogas e outros entorpecentes. E, na sequência, redução drástica do número de acidentes, com ou sem vítimas fatais.

Ocorre que, no Brasil, toda norma criada com o propósito de beneficiar a classe trabalhadora, apresenta, a posteriori, um revés. E, com menos de três anos de sua vigência, a Lei 12.609/12 foi revisada pela Lei 13.103/15, promovendo um efetivo retrocesso na regulamentação desta

atividade profissional. Assim, enquanto a jornada de trabalho do motorista era limitada a oito horas, com a possibilidade de serem realizadas somente duas horas extras por dia, com a nova regulamentação, o trabalho extraordinário pode chegar até o patamar de quatro horas diárias, o que significa 12 horas totais de labor efetivo. Além disso, passou-se a permitir o fracionamento do intervalo de 11 horas de descanso (desde que garantido o mínimo de oito horas consecutivas), o que significa tempo menor de repouso e, portanto, um motorista mais cansado e mais propenso a acidentes.

### CONTRADIÇÃO

Com esta nova regulamentação, o tempo de espera (que é aquele em que o motorista fica aguardando a carga ou descarga do veículo) passou a ser também considerado como de repouso, quando esse período for superior a duas horas, em verdadeira contradição de conceitos, pois o motorista em espera está, em tese, em repouso, mas, de fato, está aguardando o término da carga ou descarga para poder viajar (o que, na realidade, se caracteriza como tempo à disposição da empresa). E, por fim, houve a redução do intervalo de 36 para 24 horas para cada semana trabalhada, nas viagens de longa distância, diminuindo, com isso, o tempo de convívio pessoal e familiar.

Tal retrocesso, do ponto de vista jurídico, não deveria encontrar eco. Isso porque a nossa Constituição garante o primado do trabalho, o labor prestado em respeito à dignidade da pessoa humana. Além disso, o artigo 196 da CF determina que o Estado deve adotar políticas sociais e públicas que visem o risco de doenças e de outros agravos à saúde. A diminuição dos períodos de descanso acaba por potencializar o maior consumo de drogas ou outros entorpecentes, em afronta aos pilares básicos de nossa Lei Maior. Além disso, contraria um outro postulado, quase nunca lembrado, de que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos” (artigo 1º, parágrafo 2º do CTB). Por isso, inevitável concluir que não é possível falar em proteção no trânsito, enquanto o trabalhador motorista não for efetivamente protegido em sua plenitude. Uma boa reflexão para ser realizada pelo leitor, até a publicação de nossa próxima coluna.