V ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO DO TRABALHO E MEIO AMBIENTE DO TRABALHO

ELOY PEREIRA LEMOS JUNIOR

JACKSON PASSOS SANTOS

YNES DA SILVA FÉLIX

Copyright © 2022 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI
Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina
Diretora Executiva - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - UNIVEM/FMU – São Paulo
Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará
Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás
Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul
Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio – Rio de Janeiro
Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR – Ceará

Representante Discente: Prof. Dra. Sinara Lacerda Andrade – UNIMAR/FEPODI – São Paulo

Conselho Fiscal:
Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara – ESDHC – Minas Gerais
Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro
Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho – Ceará
Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva – UFS – Sergipe
Prof. Dr. Valter Moura do Carmo – UNIMAR – São Paulo
Secretarias
Relações Institucionais:
Prof. Dra. Daniela Marques De Moraes – UNB – Distrito Federal
Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM – São Paulo
Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo
Comunicação:
Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali – Rio Grande do Sul
Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB – Paraíba
Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro - UNOESC – Santa Catarina
Relações Internacionais para o Continente Americano:
Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia
Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM – Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão
Relações Internacionais para os demais Continentes:
Prof. Dr. José Barroso Filho – ENAJUM
Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo
Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná
Eventos:
Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec – Minas Gerais
Profa. Dra. Cinthia Obladen de Almendra Freitas - PUC – Paraná
Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS – Mato Grosso do Sul

Membro Nato – Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa – UMICAP – Pernambuco

D597

Direito do trabalho e meio ambiente do trabalho [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Eloy Pereira Lemos Junior; Jackson Passos Santos; Ynes Da Silva Félix – Florianópolis: CONPEDI, 2022.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-65-5648-497-6
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Inovação, Direito e Sustentabilidade

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direito do trabalho. 3. Meio ambiente do trabalho. V Encontro Virtual do CONPEDI (1: 2022 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34

CONPEDI

Conselho Nacional de Pesquisa
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis
Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

V ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO DO TRABALHO E MEIO AMBIENTE DO TRABALHO

Apresentação

Advindos de estudos aprovados para o V Encontro Virtual do CONPEDI, realizado entre os dias 14 e 18 de junho de 2022, apresentamos à comunidade jurídica a presente obra voltada ao debate de temas contemporâneos cujo encontro teve como tema principal “Inovação, Direito e Sustentabilidade”.

Na coordenação das apresentações do Grupo de Trabalho "Direito do Trabalho e Meio Ambiente do Trabalho I" pudemos testemunhar relevante espaço voltado à disseminação do conhecimento produzido por pesquisadores das mais diversas regiões do Brasil, vinculados aos Programas de Mestrado e Doutorado em Direito. Os estudos que compõem esta obra reafirmam a necessidade do compartilhamento das pesquisas direcionadas ao direito do trabalho, como também se traduzem em consolidação dos esforços para o aprimoramento da área e da própria Justiça.

Nossas saudações aos autores e ao CONPEDI pelo importante espaço franqueado à reflexão de qualidade voltada ao contínuo aprimoramento da cultura jurídica nacional.

Eloy Pereira Lemos Junior

Universidade de Itaúna

Jackson Passos Santos

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo - PUC/SP

Ynes Da Silva Félix

Universidade de Direito da UFSM

AS DIVERGÊNCIAS SOBRE A EFICÁCIA DA LEI 13.103/15: O DANO EXISTENCIAL NA CATEGORIA DE MOTORISTAS DE CAMINHÃO

DIVERGENCES ON THE EFFECTIVENESS OF LAW 13.103/15: EXISTENTIAL DAMAGE IN THE CATEGORY OF TRUCK DRIVERS

Ulisses Espartacus de Souza Costa
Flavio Henrique Rosa
Ciangeli clark

Resumo

O artigo analisa a Lei 13.103/15 na perspectiva da vida dos caminhoneiros. Através do método de pesquisa dedutivo, aduz as omissões de diretrizes, principalmente ao outorgar a proteção efetiva dos motoristas quanto a jornada laborativa. Segundo dados estatísticos de 2017 da Confederação Nacional de Transportes, 61,1% das cargas do Brasil foram escoadas por rodovias, o que demonstra a importância desses profissionais. Embora o Estado subtraia a importância da classe para a economia, além dos reveses causados pela profissão, sobretudo pela ausência do trabalhador no seu lar e impossibilidade de dar continuidade a novos projetos de vida e suporte a família.

Palavras-chave: Lei 13.103/15, Caminhoneiros, Transporte rodoviário de cargas, Jornada de trabalho, dano existencial

Abstract/Resumen/Résumé

The article analyzes Law 13.103/15 from the of truck drivers' lives. Through the deductive research method, it alleges the omissions guidelines, mainly when granting the effective protection of drivers regarding the working day. According to statistical data from 2017 from the National Transport Confederation, 61.1% of cargo in Brazil was transported by highways, which demonstrates the importance of these professionals. Although the State subtracts the importance of class for the economy, in addition to the setbacks caused by the profession, especially the absence of the worker at home and the impossibility of continuing new life projects and supporting the family.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Law 13.103/15, Truck driver, Road cargo transport, Workday, Existential damage

1 INTRODUÇÃO

De modo geral, quase todas as mercadorias de vital importância para economia e de sobrevivência da população são transportadas pelas estradas. Conforme dados do boletim informativo de fevereiro de 2017 da Confederação Nacional dos Transportes 61,1% das cargas do país circularam pelo modal rodoviário. Portanto, verifica-se uma dependência do transporte rodoviário e ausência de investimento para outros modais. (IBGE, 2017, p. 1). Adentramos o ano de 2022, com a mesma métrica; grande frota de caminhões circulando por rodovias brasileiras, aumento significativo dos produtos e insumos comercializados e custos operacionais elevados.

Devido o transbordo das mercadorias ocorrerem em grande parte pelo modal rodoviário, surgem vários problemas, desde a falta de infraestrutura, falência de planejamento pelo Estado, como ausência de amparo com a saúde desses profissionais. A segurança e os consideráveis índices de acidentes são outros fatores alarmantes. Mesmo sendo o meio mais utilizado no país, não há investimentos a médio e logo prazo pelo governo, e nem eficácia de políticas públicas para melhoria ou ampliações das condições de bem estar dos profissionais.

Ainda conforme dados disponibilizados pela Confederação Nacional dos Transportes no ano de 2017, "20,7% das cargas foram transportadas por ferrovias, 13,6% pelas hidrovias fluviais e marítimas, 4,2% pelo meio dutoviário e apenas 0,4% por via aérea. Claramente corroborando o transporte rodoviário como o meio principal do escoamento das mercadorias. (CNT, 2002, p.1).

Esbarramos na ausência de condições adequadas de trabalho para esses profissionais, sendo submetidos há várias horas de estrada, ao afastamento da família, má alimentação, a solidão, a doenças, o uso constante de medicamentos que afetam diretamente sua saúde física e mental. Com base nessas informações vamos discutir se o projeto de vida pessoal é possível mediante as condições apresentadas desses trabalhadores.

O dano existencial pode ser subentendido como a violação de qualquer um dos direitos essenciais do homem, que ensejam alguma ação que cause prejuízo direto na sua vida pessoal, podendo ser proveniente dos encargos da sua profissão, a qual garante sua subsistência pela remuneração, mas ao mesmo tempo é a causadora do fato danoso.

A partir do momento em que há prejuízo, o dano existencial do homem, consequentemente, esses malefícios se estendem à vida digna que todo cidadão deve ter, já que são institutos sinônimos, ainda que, por ação ou omissão, o indivíduo que causar dano à outra pessoa, for incumbido de repará-lo, já que é um princípio fundamental resguardado pelo

Código Civil, sendo indenizado com a designação de dano moral. Contudo, é difícil acreditar em uma reparação eficaz, porque, diferentemente de outras modalidades de dano, essa não tem cunho econômico ou patrimonial, o que dificulta a mensuração do ressarcimento devido e pode levar à indenização a qualquer privação sofrida nas suas atividades existenciais.

Embasa-se o dano existencial em duas vertentes: uma tem relação com o prejuízo causado ao projeto de vida; a outra, à vida das relações. Em outros termos, é considerado dano existencial o que impossibilita a pessoa de desenvolver seus projetos de vida, como seu desenvolvimento pessoal, educacional, profissional, familiar, e tudo o que, de certa forma, restringe a liberdade de escolha do seu próprio futuro. Também se considera dano existencial o que causa prejuízo à vida de relação, isto é, os sacrifícios desprendidos pelo trabalhador como se restringir das relações familiares, sociais, culturais, afetivas, recreativas e demais relações das quais se encontra privado.

Os motoristas de caminhão são um belo exemplo de trabalhadores que sofrem constantemente com o fato de passarem dias, semanas e até meses fora do seu circuito social, privando-se da convivência com sua família, seus amigos, da sociedade e de tudo que lhe agrada, não desfrutando, por conseguinte, do seu direito ao lazer, garantido pelo art. 6º da Constituição Federal.

Um dos problemas que afetam grande parte dos caminhoneiros é o uso de entorpecentes e anfetaminas, não raro são atribuídos a constante pressão psicológica vivenciada por tais profissionais, e a latente falta de amparo tanto das empresas, quanto por ausência de políticas públicas. Existem relatos de uso das mais variadas drogas por esses profissionais, desde remédios de uso prescrito, assim como anfetaminas, cocaína, maconha e crack.

O objetivo deste trabalho consiste na investigação e reflexão do dano existencial dos profissionais do transporte rodoviário de carga e as desventuras de se ter os projetos pessoais interrompidos, os planos individuais e familiares esfacelados, frustrados e fadados ao insucesso por falta de políticas públicas que protejam esses trabalhadores ou por ingerência das empresas responsáveis pelo transporte de carga do Estado.

A violação dos direitos humanos é indiscutível, as condições do trabalho deixam claro as violências sofridas no exercício da profissão, da incapacidade do Estado de realizar políticas públicas que contribuam para que o indivíduo que vive na estrada tenha garantido o acesso a saúde, educação, a vida em família.

A relevância do estudo se apresenta pela necessidade de trazer ao debate os caminhos que o Brasil transita ao eleger o transporte rodoviário a principal malha de envio de

mercadorias. Tendo como consequência um grande número de trabalhadores que percorrem o País em condições de vida precárias, com custos pessoais e sociais altos. Por outro viés perceber o dano existencial no projeto de vida desses profissionais ao deixar seus sonhos e desejos estagnados em prol de transportar mercadorias pelas rodovias.

Este trabalho parte de levantamentos e conteúdos doutrinários, método dedutivo, com ênfase na pesquisa exploratória, para se discorrer no presente artigo sobre as necessidades de respeitar o trabalho prestado pelos caminheiros e a promover justiça social, sobre a ótica da preservação de suas vidas.

Ante a realidade vivida pelos caminhoneiros brasileiros o governo propôs a Lei 13.103/15, como tentativa de reunir condições mínimas desejáveis da metodologia do trabalho do motorista. Determinando horas de volante, descanso e regulamentando principalmente as formas de trabalho desses profissionais. No entanto, tal tentativa não passou de uma retórica legal, pois não existe uma mudança do quadro de precarização da profissão dos caminhoneiros que possa contribuir para diminuição dos constantes problemas enfrentados pela categoria.

2 A RETÓRICA DA LEI, A MAQUIAGEM E AS PÉSSIMAS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS

A Lei 13.103/15 apenas regula a profissão do caminhoneiro e determina a forma como esses profissionais devem se organizar na execução de sua jornada de trabalho. No entanto, o Estado não presta qualquer suporte à essa classe. A fragilidade econômica alegada pelo Estado é um dos principais fatores para abandono dos transportadores de carga e investimentos em infraestrutura. (BRASIL, 20215).

O sucateamento das rodovias e paradas, a falta de segurança e principalmente a ausência de fiscalização por parte de órgãos do transporte expõem os profissionais do volante aos mais variados riscos. Os profissionais ficam a mercê do mercado que impõem severas condições de trabalho, sendo a mais comum a pressão pela rapidez das entregas. E muitas vezes pela baixa circulação em algumas estradas essas não atraem o investimento de concessão para parcerias público privadas. (CORREA; RAMOS, 2010).

A pressão imposta pelas empresas, assim como pelo mercado na fluidez ágil das mercadorias, aliadas a total falta de condições de trabalho e infraestrutura, muitas vezes levam os motoristas ao uso de drogas. Não há qualquer fiscalização por parte do Estado, tanto para amparar esses caminhoneiros doentes, quanto para coibir a ação dos empregadores. Sendo o mercado o termômetro regulador da profissão, impondo que o caminhoneiro simplesmente

aceite as imposições dos empregadores ou do mercado para manutenção de sua profissão. (SILVA, 2013).

O maior entrave dessa concorrência desleal é contra o tempo, fator que determina que o caminhoneiro permaneça por mais horas no volante em estradas sucateadas. O consumo e deterioração dos veículos aumentam, tornando o diesel o grande vilão do frete, tomando considerável parte do seu valor.

Devido ao significativo gasto imposto pelo diesel no valor do frete, os caminhoneiros são obrigados a utilizar veículos em péssimas condições de manutenção. Peças recondicionadas, pneus recapados, além de outros itens de segurança em estado duvidoso fazem parte do dia a dia desses profissionais, que expõem suas vidas e dos demais usuários das estradas a riscos de graves acidentes até mesmo a fatalidades.

O tempo a mais que motorista permanece ao volante é proibido por Lei. No entanto, é suportado pelo uso de drogas para transpor tais condições de precariedade. Iniciam para se manterem acordados, levando a total dependência psicotrópica. (JUNIOR, 2016). Os motoristas entram em uma espécie de piloto automático, pois sabem para onde ir. Mas, estão com o reflexo diminuído por estarem totalmente dopados. (MASSON, 2010).

A total ausência de infraestrutura das paradas faz com que os caminhoneiros as evitem, aliada ao anonimato da madrugada, o que aumenta seus riscos. As paradas não possuem higiene para banho, alimentação e principalmente a segurança da vida do trabalhador, da carga e do caminhão. Sendo o Roubo e o furto um dos problemas latentes da noite nos postos de gasolina.

Destaca Silva (2013) que os acidentes estigmatizam os caminhoneiros como marginais, drogados, além de atribuir muitas outras práticas ilegais. Os preconceitos se estendem aos locais de cargas e descargas, bem como nos postos aos quais abastecem o caminhão. Também é o mesmo dilema enfrentado nas Centrais de Abastecimentos, nas quais os profissionais têm que permanecer por horas esperando, sem qualquer condição de bem estar, sem banheiros públicos e locais de alimentação.

O Estado promove os caminhoneiros de vítimas para algozes, marginais do asfalto, que são levados a condições extremas. Reféns do capitalismo e do mundo das drogas. O valor baixo dos fretes, a alta do diesel, a cobrança excessiva de pedágios inclusive de eixo levantado, e pela utilização de estradas em péssimas condições, levam os trabalhadores a pagarem um custo muito caro, adoecendo no volante. (CORREA; RAMOS, 2010).

A ausência de fiscalização da “Lei do Caminhoneiro” e o desinteresse do Estado colocam em cheque um dos serviços mais importantes da economia interna, qual seja o

trânsito das mercadorias. Fragilizam a classe que pela solidão da estrada fica enfraquecida, pois o destino igual de muitos desconhecidos os faz distanciar dos amigos e principalmente da família, reduz suas relações a coleguismos de classe o que dificulta a unidade pela luta de seus direitos.

3 O DANO EXISTENCIAL NO DIREITO LABORAL

Desde os tempos remotos, as ciências e a filosofia questionam a existência humana. Como viveremos neste mundo? Como será o ciclo existencial de vidas humanas diante do desejado e o desconhecido? Mobilizados por projetos possíveis e impossíveis, os seres humanos possuem a capacidade de olhar para o futuro. De uma maneira ou outra, há um plano em relação a sua própria longevidade, ou seja, um projeto de vida. Destaca Ana Paula Maciel Costa Kalil e Heline Sivini Ferreira que:

> Os dois últimos séculos foram marcados por profundas mudanças em todos os níveis da existência. Os avanços da ciência alteraram definitivamente o *modus vivendi* da humanidade. A esse percurso convencionou-se denominar 'evolução', por ter aumentado tanto a expectativa quanto a qualidade de vida com os progressos alcançados, seja na tecnologia, na medicina, na estética, na cultura e nos direito. (KALIL; FERREIRA. 2017, p.06).

Portanto, é assegurada ao ser humano a liberdade de escolha, o direito da pessoa de moldar sua vida e seu destino, o componente existencial da vida em sociedade e de todo indivíduo. O projeto de vida não se confunde com o mínimo primordial, com o indispensável para que se tenha uma vida em sociedade. Tem por objetivo perscrutar uma modificação verdadeira ao ser humano, um direito fundamental a ter uma vida digna, sublime e que se destina à evolução.

No entanto, a luta pelo direito sempre foi o objetivo maior de todas as sociedades. Do direito natural ao direito positivado, eles são frutos dos acontecimentos históricos que levaram o homem a modificar suas aspirações, assim como a necessidade de reconhecimento de novas necessidades básicas. (KALIL; FERREIRA, 2017).

Os direitos humanos essenciais são desrespeitados constantemente em prol da evolução, ao se exigir dos indivíduos que se anulem do convívio familiar, social, ao não possibilitar usufruir da cultura e do lazer, do acesso a saúde, segurança e ao labor com respeito aos limites físicos e ambientais. O dano existencial se constata ao se deixar de realizar projetos pessoais em prol de uma atividade profissional.

Assevera Hidemberg Alves da Frota que:

> Deflagrado por eventos que, por vezes, também repercutem no âmbito da integridade física, moral e psíquica, o dano existencial constitui espécie de dano imaterial ou não material que acarreta à vítima, de modo parcial ou total, a impossibilidade de executar, dar prosseguimento ou reconstruir o seu projeto de vida (na dimensão familiar, afetivo-sexual, intelectual, artística, científica, desportiva, educacional ou profissional, dentre outras) e a dificuldade de retomar sua vida de relação1 (de âmbito público ou privado, sobretudo na seara da convivência familiar, profissional ou social). (FROTA, 2011, p.60).

A partir do momento em que há prejuízo, o dano existencial do homem consequentemente, esses malefícios se estendem à vida digna que todo cidadão deve ter, já que são institutos sinônimos, ainda que, por ação ou omissão, o indivíduo que causar dano à outra pessoa, for incumbido de repará-lo, já que é um princípio fundamental resguardado pelo Código Civil, sendo indenizado com a designação de dano moral. Contudo, é difícil acreditar em uma reparação eficaz, porque, diferentemente de outras modalidades de dano, essa não tem cunho econômico ou patrimonial, o que dificulta a mensuração do ressarcimento devido e pode levar à indenização a qualquer privação sofrida nas suas atividades existenciais. (FROTA, 2011).

Destaca ainda Frota que:

> Por dano existencial (também chamado de dano ao projeto de vida ou *prejudice d'agrément* — perda da graça, do sentido) compreende-se toda lesão que compromete a liberdade de escolha e frustra o projeto de vida que a pessoa elaborou para sua realização como ser humano. Diz-se existencial exatamente porque o impacto gerado pelo dano provoca um vazio existencial na pessoa que perda a fonte de gratificação vital. Por projeto de vida entenda-se o destino escolhido pela pessoa, o que decidiu fazer com a sua vida. O ser humano, por natureza, busca sempre extrair o máximo das suas potencialidades. Por isso, as pessoas permanentemente projetam o futuro e realizam escolhas no sentido de conduzir sua existência à realização do projeto de vida. O fato injusto que frustra esse destino (impede a sua plena realização) e obriga a pessoa a resignar-se com o seu futuro é chamado de dano existencial. (FROTA, 2011, p.61).

O dano ao projeto de vida de acordo com Frota (2011) refere-se às mudanças de caráter não pecuniária na vida dos indivíduos e de suas famílias decorrentes da impossibilidade de realizar e desenvolver suas aspirações e vocações. Os direitos que lhes são negados os impede de ter aspirações a uma vida digna, gerando frustrações que ao longo de sua vida não serão superadas.

Assegura Hidemberg Alves da Frota que todos vivemos no tempo, que termina por nos consumir. Precisamente por vivermos no tempo, cada um busca divisar seu projeto de vida. O vocábulo "projeto" encerra em si toda uma dimensão". Os entraves ao projeto de vida determinam que suas perspectivas de crescimento pessoal, profissional, familiar sejam

comprometidos não dando opções para a vitima de ter escolhas sobre seu próprio destino. Portanto a vitima não consegue ter uma existência plena física e espiritual da vida. (FROTA, 2011).

Na especialidade a que se refere esse artigo, o trabalho em si, a justa remuneração, a e proteção do trabalho e ao trabalhador justifica-se tornar importante o ajuste do tempo em seu ciclo existencial. No entanto, tais evidências são questionáveis uma vez que a sobre jornada que se impõe à classe, as modificações arbitrárias que sofreu a legislação em vigor pelo governo federal, não permite a esta categoria um ambiente intimo que o desconecte de seu trabalho por um curto período de tempo para usufruir, desfrutar da remuneração da qual lhe faz jus pelo seu labor configurando o dano existencial.

Contudo, a hiper-exploração da mão-de-obra visando tão somente lucro pelo patronato e consequentemente gerando frustração ao projeto de vida relacional à vida com terceiros, torna-se cada vez mais patente nas empresas. Surge na seara jurídica o direito de conexão uma vez que o empregador de uma forma forjada ou por negligência impõe ao seu empregado a vias tecnológicas para controle e comunicação a qualquer tempo do dia ou da noite.

Embasa-se o dano existencial em duas vertentes: uma tem relação com o prejuízo causado ao projeto de vida; a outra, à vida das relações. Em outros termos, é considerado dano existencial o que impossibilita a pessoa de desenvolver seus projetos de vida, como seu progresso pessoal, profissional, familiar, e tudo o que, de certa forma, restringe a liberdade de escolha do seu próprio futuro. Também se considera dano existencial o que causa prejuízo à vida de relação, isto é, os sacrifícios desprendidos pelo trabalhador como se restringir das relações familiares, sociais, afetivas, recreativas e demais relações das quais se encontra privado (FROTA, 2011).

Ou, ainda:

> [...] Podem resultar em dano existencial os incidentes cuja repercussão seja de tamanha magnitude a ponto de inviabilizar relacionamentos de cunho familiar, afetivo-sexual ou profissional (dano à vida de relação) e/ou fulminar metas e objetivos de importância vital à autor realização (dano ao projeto de vida), resultando no esvaziamento da perspectiva de um presente e futuro minimamente gratificantes. O dano existencial deriva dos danos extrapatrimoniais ou imateriais, tendo na sua essência aspectos diversos dos demais danos, que podem ser considerados patrimoniais ou materiais. (FROTA, 2011, p. 66).

Conforme Severo (2009, p. 68), aliado à dignidade humana está o tempo de vida do trabalhador destinado à função de suas atividades. Os motoristas de caminhão são um belo exemplo de classe que sofre constantemente com o fato de passarem dias, semanas e até

meses fora do seu circuito social, privando-se da convivência com sua família, seus amigos, da sociedade e de tudo que lhe agrada, não desfrutando, por conseguinte, do seu direito ao lazer, garantido pelo art. 6º da Constituição Federal.

Essa privação não foi alterada com a nova legislação; pelo contrário, foi observada padronização da jornada de trabalho, que, em suma, deveria proteger o motorista do cansaço ao obrigá-lo a parar para descansar de tempo em tempo, porém não se avaliou que, dessa forma, a viagem ficaria mais duradoura e consequentemente poderia castigar o profissional, que permaneceria um tempo maior fora do seu convívio social. (FROTA, 2011).

Para os caminhoneiros, aplica-se o dano existencial tanto na questão de prejuízo às relações, já que por estar distante da família e amigos, deixa de desfrutar da companhia de quem gosta, bem como resta impossibilitado de realizar seus projetos de vida, sendo que depende da profissão para sua subsistência e, enquanto labora, não dispõe de tempo para o desenvolvimento do que fora anteriormente planejado, como viajar com a família, participar de algum evento que lhe agrade, entre outras situações. (FROTA, 2011).

Nessa categoria, ainda se encontram outros tipos de dano existencial, como é o caso do fator psicológico, levando-se em consideração que o motorista sofre constantemente pelo medo de ser assaltado ou por excesso de perigo, ao trafegar em estradas precárias nas quais, muitas vezes, não há o mínimo de segurança. Também se cita o risco iminente de acidentes, já que eles independem da perícia em conduzir o veículo, podendo o motorista de caminhão se envolver em acidentes pelo descuido de outros motoristas (FROTA, 2011).

Para Frota ao avaliar o dano existencial da categoria, nota-se que a maior dificuldade para combater se dá por conta do tempo em que o trabalhador fica afastado do seu convívio, já que as demais modalidades de dano existencial têm facilidade maior para se reduzir. A Lei nº 13.103/2015 deixou, portanto, muito a desejar nesse tocante, acarretando ainda mais problemas para os motoristas, que, por serem subordinados, e em sua maioria comissionados, ficam à mercê do cumprimento de horários estabelecidos pela transportadora, pois, caso contrário, não são remunerados. (FROTA 2011, p.69).

O fator central do embate está relacionado ao dano existencial ao motorista, junto com vários outros elementos que acrescentam divergências sobre a eficácia da lei, como a falta de locais apropriados para a alocação dos caminhões para descanso, já que com o limite da duração da jornada acarretará uma aglomeração de veículos nos locais já existentes, colocando em xeque a estrutura que as estradas brasileiras disponibilizam para as alterações previstas. Essa medida tem por objetivo assegurar o conforto e a segurança para o descanso do motorista, o que nesse caso não teria grande eficácia. (FROTA, 2011).

No entanto, apesar de se notar uma alteração para a melhoria da classe, permeiam dúvidas se a Lei irá realmente outorgar proteção efetiva aos motoristas quanto a sua jornada laborativa, já que se faz omissa em alguns aspectos, o que pode dificultar seu cumprimento e causar dano existencial ao motorista. (FROTA, 2011)

Dessa forma, pretende-se reconhecer os efeitos causados pelas Leis nº12.619/2012 e nº 13.103/2015 à jornada de trabalho dos motoristas de caminhão, apontando a importância do tempo de vida e o aumento do dano existencial na categoria de motorista de caminhão após a criação da legislação em tela; além disso, pretende-se pesquisar aspectos dessa jornada e avaliar quanto a rotina foi alterada com os novos dispositivos, e, por fim, analisar o entendimento da jurisprudência no que tange à jornada de trabalho do motorista de caminhão. (FROTA, 2011).

Deve-se, portanto, analisar as jurisprudências existentes com relação à jornada de trabalho do motorista de caminhão, visto que ainda é bem escassa a conexão com o dano existencial, o que não significa sua inexistência na categoria, e sim apenas uma denominação diferente (dano moral), por se tratar de instituto recente e um judiciário relutante em aplicação da legislação a luz dos princípios suplantadores dos direitos humanos.

4 A ROTINA DO CAMINHONEIRO

A vitória dos trabalhadores ao se elaborar a Lei 12.619 de 30 de abril de 2012 fruto do debate da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestres (CNTTT) tendo a atuação o Ministério Público do Trabalho e mediado pela Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região de Brasília. O ordenamento jurídico possibilitou a alteração da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e o Código de Trânsito Brasileiro, que passa a ter novos paramentos para o trabalho do motorista profissional. O Regulamento determina direitos e deveres do condutor. Já a Lei 13.103/15 dispõe sobre a jornada de trabalho e define os tempos de descanso dos condutores, sofreu serias criticas pelos próprios caminhoneiros já que regulamenta os motoristas profissionais, não sendo ampliada para os autônomos e estrangeiros que trafegam pelas rodovias do País

Entretanto, assevera Gimenes (2017) que as leis supracitadas não impedem que os trabalhadores rodoviários enfrentem uma rotina desumana e de graves consequências à saúde física, mental. A jornada dos caminhoneiros em grande parte se inicia às 04 horas da manhã, permanecendo por todo o dia e se estendendo até a noite. A ausência de estrutura, curtos prazos para entregas e as longas jornadas de trabalho induzem os profissionais ao uso de

substâncias químicas, como álcool, anfetaminas no intuito de se manterem produtivos por maiores períodos. Até mesmo pela ânsia de receberem seus fretes e procurar por novas cargas devido ao baixo valor pago e a consequente necessidade de se trabalhar mais.

Esses dados podem ser corroborados por estudos feitos por programa voltado à saúde dos caminhoneiros desenvolvido pela Concessionária do Sistema Anhanguera-Bandeirantes – AutoBAn, nas rodovias Anhanguera e Bandeirantes, no estado de São Paulo. O relatório final demostra o regime dos trabalhadores rodoviários que 69,68% dos caminhoneiros regidos pela CLT, não impede que haja um alto percentual de caminhoneiros (41,62%) trabalhando por produtividade, o que explica a alta concentração de caminhoneiros (51%) trabalhando acima de 8h por dia, sendo que, destes, 15,83% ultrapassam às 16h diárias. (FERREIRA; ALVAREZ, 2013, p.62)

O uso de substâncias químicas e estimulantes, além do álcool e anfetaminas, como a cocaína e o crack, são muletas para se manterem acordados na busca pelo aumento da jornada de trabalho. Tais tentativas se dão para atender as demandas dos prazos de entrega exigidos pelas empresas. Essas ocorrências são os aspectos mais visíveis da ausência de intervenção do Estado. Não há qualquer política pública de prevenção e conscientização dos caminhoneiros, apenas há investimento em políticas de doenças sexualmente transmissíveis. (MASSON, 2010).

Nesse sentido, Silva (2016) descreve que suas refeições são preparadas na beira da estrada, sem qualquer balanceamento ou adequabilidade nutricional. O que propicia o aparecimento de doenças como hipertensão, diabetes e obesidade. Em grande parte os motoristas evitam refeições durante o dia e fazem pequenos lanches para evitarem o sono pós-almoço, na busca de fugirem dos acidentes, o que traz consequências irreparáveis para a saúde desses profissionais.

Outro importante problema verificado é a dinâmica de produtividade/comissão, assim como a regulamentação da jornada de trabalho. Pois não existe fiscalização por qualquer órgão, nem intervenção sindical em prol dos caminhoneiros. A autofiscalização parte da consciência dos profissionais, que são compelidos pelos altos gastos de sua atividade. Ou que por medo de perderem o emprego ou necessidade de aumentar o trabalho para custear as despesas e manutenção de suas famílias intensificam suas jornadas.

Diante das dificuldades encontradas pelo caminhoneiro, às tentativas de adaptação que esta profissão exige tanto físicas como mentais frente às extremas condições de organização do trabalho, corroboram para o comprometimento evidente à saúde e à segurança no trabalho, bem como o custo psíquico (cognitivo e afetivo) destes profissionais (DINIZ, 2013).

Trava-se acirrada luta entre as vertentes vigília-sono, durante dias seguidos, no cumprimento das suas tarefas sob condições limites, as que comprometem a saúde do trabalhador e a identificação de seu projeto no tempo de vida.

5 AS DROGAS E O MOTORISTA PROFISSIONAL

Os caminhoneiros apresentam consumo elevado de cigarros, bebidas alcoólicas, bebidas cafeinadas, além do uso de anfetaminas, como o popular "rebite" que são medicamentos estimulantes feitos a partir de anfetaminas para se manter acordado e cumprir as jornadas que lhes são impostas. Um mercado de serviços e produtos específicos é disponível para suprir a demanda de um grande número de homens que passam longos períodos longe de casa, que inclui a oferta de serviços sexuais e de substâncias ilícitas.

Uma das principais motivações pela busca dos paliativos é de conseguir resistir às jornadas de trabalho. As consequências dessa prática para a saúde dos motoristas são graves e, além disso, aumentam o comportamento de risco e os acidentes nas estradas.

Afirma Rizzoto (2014, p. 05) que diariamente matérias veiculadas nos principais meios de comunicação do país revelam o crescimento do uso de drogas por caminhoneiros e motoristas de ônibus, bem como o aumento do transporte rodoviário de drogas. Submetidos a pesadas jornadas, os caminhoneiros e motoristas de ônibus frequentemente cochilavam ao volante e, em média, 50% dos acidentes aconteciam sem o envolvimento de qualquer outro veículo. Indício claro de que o cansaço poderia ser o principal causador do sinistro.

As questões envolvendo o uso de entorpecentes pelos motoristas se tornou corriqueira, que diversos programas de proteção e prevenção atuam e utilizam medidas mais repressivas em conjunto com o Estado, inclusive determinando expressamente o exame toxicológico para os motoristas profissionais.

Nesse sentido, Rizzoto afirma que:

> Uma nova arma para o combate ao uso de drogas por motoristas profissionais, pois adiciona aos exames médicos obrigatórios para habilitação e renovação profissional das categorias C, D e E, o exame toxicológico de larga janela, popularmente conhecido como teste de cabelo, que permite, com a coleta de pequena quantidade, identificar se o doador utilizou drogas nos últimos 90 dias. (RIZZOTO, 2014, p. 04).

Portanto, o uso desses exames está produzindo resultados expressivos em vários setores em que a segurança é fundamental. Inclusive no setor de transporte rodoviário, desenvolvendo campanhas elucidativas e de conscientização não apenas dos motoristas, mas de todos os envolvidos com o sistema de transportes de modal rodoviário.

Há características da atividade profissional do caminhoneiro comuns, independente do segmento de atuação: é um trabalho executado com os mesmo instrumentos e técnicas e requer habilidade na direção. Os caminhoneiros compõem uma população com grande mobilidade, com permanência de períodos variáveis em trânsito, longe de casa e com longas jornadas de trabalho.

O consumo de substâncias ilícitas por motoristas profissionais contribui para o aumento e distribuição do tráfico de drogas que se aproveita da fluência das rodovias, não apenas para o transporte da droga aos grandes centros, mas para distribuir em todos os recantos do Brasil, atingindo pequenas cidades despreparadas para lidar com suposta adversidade. As consequências do consumo de drogas se traduzem em aumento de ocorrência de acidentes nas rodovias, e no drama humano desses profissionais.

6 A FAMÍLIA, OS DESAFIOS DA DISTÂNCIA

Além da saudade da família, os caminhoneiros têm de enfrentar outras saudades: a de uma cama, um banho ou de uma comida decente, pois o estrado do caminhão não é o conforto de suas casas, os chuveiros dos postos de combustível, e a comida feita no caminhão ou de restaurante a lanchonete não é a mesma feita por seus pais ou família. Com todas as situações indesejadas, insegurança, falta de rodovias adequadas, e uma série adversidades, a maior queixa dos motoristas de caminhão é à distância da família. (LACAZ, 2007).

São dias, às vezes semanas longe de casa. Em muitas vezes o sentimento é amenizado pelo uso de drogas que além de proporcionar maior rendimento, para cumprir a longa jornada que lhe são impostas, as mais variadas drogas são usadas como fuga, do sentimento latente de saudade da família. (LACAZ, 2007).

Os caminhoneiros dizem que "são visitas em casa"; seu local de trabalho são "as rodovias brasileiras". Assim, além de ter que assumir parte dos papéis masculinos, a mulher do caminhoneiro torna-se uma espécie de gerente dos compromissos do marido. Na volta à casa o caminhoneiro não chega assumir integralmente seus compromissos, ou reassumir os papéis delegados à mulher. Quando voltam para casa, o caminhão continua ocupando todo o seu tempo, pois já está precisando de revisões e/ou manutenção, para dar continuidade às suas viagens. (LEITE, 2015, p.55).

Hodiernamente a tecnologia tem sido aliada para os profissionais existem diversos aplicativos de celular, como *Skype* e *WhatsApp*, que realizam chamadas de vídeo e voz, que permite um maior contato, havendo condições tecnológicas favoráveis para contato regular com a família amenizando um sentimento diário de saudade.

7 A SAÚDE MENTAL DOS CAMINHONEIROS

A Saúde do Trabalhador e a Psicologia do Trabalho, nos estudos de Francisco Antônio de Castro Lacaz (2007) destaca que a Saúde do Trabalhador emerge, no Brasil, é campo de prática e conhecimentos cujos enfoques teórico-metodológico, no Brasil emerge da Saúde Coletiva, buscando conhecer (e intervir) (n)as relações trabalho e saúde-doença. Assim os estudos voltados para a saúde mental e física do ser humanos ganha espaço em meio a uma sociedade que vive várias mudanças econômicas, políticas e sociais.

Mediante as várias dificuldades encontradas no cotidiano do caminhoneiro fazem-se necessárias tentativas de adaptação do ser humano, do ponto de vista físico e mental às extremas condições de organização do trabalho. Verifica-se um comprometimento evidente à saúde e à segurança no trabalho o custo psíquico (cognitivo e afetivo) imposto aos trabalhadores em sua integridade, pois são submetidos a longas jornadas, em que os trabalhadores travam uma enorme luta entre as vertentes vigília-sono, durante dias seguidos, no cumprimento das suas tarefas sob condições limites (LACAZ, 2007).

Com o avanço da idade o caminhoneiro enfrenta mais um entrave para realizar seu labor. O trabalho realizado se torna cada vez mais desgastante, extenuante levando esses profissionais abandonar as estradas antes de completarem sessenta anos de idade. Estudos feitos na estrada, por programas de saúde constata que:

> Observa-se que a faixa etária prevalente vai de 18 a 59 anos, o que pode indicar que a capacidade para este tipo de trabalho declina, acentuadamente, após os 60 anos de idade. O tempo de trabalho como caminhoneiro, com uma alta concentração entre 5 e 25 anos, parece corroborar os dados relacionados à faixa etária, com perda da capacidade produtiva para a profissão de caminhoneiro a partir da 6ª década de vida. Para 53,39% dos caminhoneiros, a atividade de caminhoneiro como é desenvolvida atualmente afeta a saúde física e para 43,89% afeta a saúde mental, além de 72,39% referirem o comprometimento do relacionamento familiar e social devido à profissão. (FERREIRA; ALVAREZ, 2013, p.63).

O Caminhoneiro depois de anos na estrada se encontra incapacitado de realizar seu oficio por entraves físicos, dores no corpo, distúrbios gastrointestinais, reflexos diminuídos, raciocínio difícil, podemos relatar os emocionais como a irritabilidade, fadiga, sonolência, solidão dentre outros. Esses fatores são agravados ao se depararem com a impossibilidade de continuarem a realizar a tarefa os moveu a vida inteira.

As longas jornadas de trabalho nos possibilita verificar que o projeto de vida desses profissionais é seriamente afetado devido a massacrante jornada de trabalho, a precárias condições nas estradas, ausência da família, falta de regularidade de acompanhamento

médico, medos de assaltos dentre outras adversidades, desenvolve-se doenças físico-mentais, muitas das vezes irreversíveis.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir de nossa explanação ficou latente a ausência de condições adequadas de trabalho para esses profissionais, sendo submetidos à várias horas de volante, má alimentação e precarização da saúde. Além, da exposição a vários riscos. O conjunto das más condições, aliados a imposição dos contratantes e empregadores pela entrega em curto prazo, são a mistura perfeita para a total degradação dos meios de trabalho e, sobretudo para marginalização dos caminhoneiros que são abandonados a sua própria sorte.

O dano existencial e a violação de seus direitos ao enfrentar as dificuldades perante a realização do seu trabalho, já que esta afeta mental e fisicamente o caminhoneiro levando essas externalidades que são o distanciamento emocional e físico de suas famílias, amigos e da vida em sociedade.

Verifica-se que o setor privado dos postos de gasolinas deve contribuir para melhorar a qualidade dos serviços prestados já que são beneficiadas diretamente pela circulação dos caminheiros. O Estado deve promover melhoria nas vias públicas por ele administradas e exigir das concessionárias de rodovias, o dever de assume a responsabilidade de promover melhoria nas estradas, da segurança e das paradas para os trabalhadores em rodovia. A construção de políticas públicas em prol dos caminhoneiros, precisão ser efetivadas, a lacuna existente entre o real trabalho e as normas legais, leva a percepção que as ações pouco impactam na qualidade de vida presente ou na proteção de seu futuro.

Ao transitar pelas estradas o custo alto dos pedágios, das taxas, estradas mal conservadas, a falta de estrutura das paradas são fatores que geram insegurança para esses profissionais. Outro problema que impacta suas vidas são as doenças funcionais, as várias horas dirigindo sem descanso, a violência ou mesmo a solidão.

Os postos de gasolina são suas residências nas estradas, longe de ser o ideal, neste local encontram abrigo sempre pagando pela segurança, pela higiene, pela alimentação, diesel e pedágio, sem qualquer benefício pelo governo ou pelo sindicato de classe.

Como alternativa para diminuir e/ou evitar o uso de drogas entre esses profissionais, bem como o possível e decorrente envolvimento em acidentes nas rodovias, o governo através da Lei 13.103/15 (BRASIL, 2015) propõe um regramento aos motoristas de caminhão. No entanto, não há contra partida por parte do Estado em efetivação de políticas públicas que

possam garantir as mínimas condições de trabalho para a função que é de vital importância para a economia e manutenção do país.

Não existem incentivos por parte do governo destinados à função do motorista de caminhão, mesmo sendo essa atividade responsável por mais da metade do transbordo das mercadorias do país encontra-se esquecida e solitária entre um frete e outro. Sobrevivendo de migalhas, morrendo e sendo substituída por novos caminhoneiros que repetem a mesma sina dos que se foram já que a idade os impede de continuar na estrada.

A realidade dos motoristas caminhoneiros de cargas mostram um contexto precário em termos de condições de trabalho, assim, estão mais predispostos a fatores desencadeantes de transtornos psíquicos. Seu trabalho é permeado por pressões do dia a dia nas estradas, violência do trânsito, insegurança, medo, metas a serem cumpridas e longas jornadas de trabalho. Inclui-se no contexto, o fato de estarem quase sempre sobre efeitos de drogas para driblar o sono e o cansaço, a distância da família e a falta de convívio social ajudam no aparecimento de doenças relacionadas ao trabalho e aumento das estatísticas de acidentes de trânsito.

As condições de trabalho na atualidade estão cada vez mais estressantes e insensíveis às condições humanas, pois há cobranças para se obter maior produtividade e a melhor qualidade, seja nos produtos ou serviços. Diante de tais mudanças envolvendo inclusive tecnologia, as formas produtivas, os trabalhadores são afetados diretamente.

Perante as condições precárias do trabalhador, especificando-se o caminhoneiro torna-se necessário que desenvolvam suas capacidades e potenciais, elucidando-os sobre as condições que lhes são oferecidas e sobre a organização de seu trabalho. O caminhoneiro precisa entender que o grau de satisfação que ele encontra na vida pessoal, familiar, social e profissional, sobretudo a qualidade de vida não depende do que lhe é exigido, mas também da percepção que cada indivíduo tem em relação as suas expectativas pessoais e profissionais.

REFERÊNCIAS

BRASIL. LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012. **Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm. Acesso em: 19 jan. 2022.

BRASIL. LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015. **Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, revoga dispositivos da Lei no 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm> Acesso em: 15 Mar. 2022.

CORREA, Vivian Helena Capacle; RAMOS, Pedro. A precariedade do transporte rodoviário brasileiro para o escoamento da produção de soja do Centro-Oeste: situação e perspectivas. **Revista de Economia e Sociologia Rural**, v. 48, n. 2, p. 447-472, 2010. Disponível em: http://www.scielo.br/pdf/resr/v48n2/09.pdf. Acesso em: 12 fev. 2022.

CNT. Confederação Nacional dos Transportes. Transportes de cargas no Brasil. Centro de Estudos em Logística - COPPEAD, 2002. Disponível em: ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/redes_e_fluxos_geograficos/logistica_dos_transportes/Mapa_Logistica_dos_Transportes_no_Brasil.pdf. Acesso em: 12 fev. de 2022.

DINIZ, Leticia Fernandes Malloy. **O homem-ilha, o arquipélago e o mar bravio: velhice e insulamento em Diario de la guerra del cerdo**, de Adolfo Bioy Casares: velhice e insulamento em Diario de la guerra del cerdo; de Adolfo Bioy Casares. 2013.

FERREIRA, Sérgio de Souza; ALVAREZ Denise ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO E COMPROMETIMENTO DA SAÚDE: UM ESTUDO EM CAMINHONEIROS. Revista Eletrônica Sistema & Gestão. V.8, Nº1-. 2013. p.58-66 Disponível em: file:///C:/Users/Ciangeli/Downloads/278-Texto%20do%20artigo-1514-1-10-20130401.pdf. Acesso em: 22 abr. 2022.

FROTA, Hidemberg Alves da. **Dano existencial: noções fundamentais**. 2011. Disponível em: http://tematicasjuridicas.wordpress.com/2011/10/31/dano-existencial-nocoesfundamentais/. Acesso em: 03 fev. 2022.

GIMENES, Sathya de Camargo Andrade. **Custo Brasil: ferrovias, rodovias e redirecionamento das exportações**. Trabalho de conclusão de curso. Brasília. Universidade de Brasília, 2017. Disponível em: http://bdm.unb.br/handle/10483/19425. Acesso em: 15 abr. 2022.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/redes_e_fluxos_geograficos/logistica_dos_transportes/ Pdf. Acesso em 23 abr 2022.

JUNIOR, Gilmar Antoniassi 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, p. 158-162. 2016. Disponível em: <https://online.unisc.br/seer/index.php/epidemiologia/article/view/7968. Acesso em: 12 mar. 2022.

KALIL, Ana Paula Maciel Costa; FERREIRA, Heline Sivini. A DIMENSÃO SOCIOAMBIENTAL DO ESTADO DE DIREITO. **Veredas do Direito: Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável**, Belo Horizonte, v. 14, n. 28, p. 329-359, jun. 2017. ISSN 21798699. Disponível em: http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/1010. Acesso em: 17 mar. 2022. doi:http://dx.doi.org/10.18623/rvd.v14i28.1010.

LACAZ, F. A. de C. O campo saúde do trabalhador: resgatando conhecimentos e práticas sobre as relações trabalho-saúde. **Caderno Saúde Pública**. São Paulo v. 23, n. 4, p. 757- 766, 2007.Disponível em: http:// www.scielo.br/pdf/csp/v23n4/02.pdp. Acesso em: 03 abr. 2022.

LEITE, Thiago André Rodrigues et al. **A voz do caminhoneiro no rádio amador: prática discursiva e seus possíveis efeitos**. 2015. Disponível em: https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-br&as_sdt=0%2c5&q=a+voz+do+caminhoneiro+no+r%c3%81dio+amador%3a++pr%c3%8tica+discursiva+e+seus+poss%c3%8dveis+efeitos&btng=. Acesso em: 06 fev. 2022.

MASSON, Valéria Aparecida; MONTEIRO, Maria Inês. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. **Revista Brasileira de Enfermagem**, v. 63, n. 4, 2010. Disponível em: http://www.redalyc.org/html/2670/267019592006/. Acesso em: 12 abr. 2022.

MORAIS, Ezequiel. **Dr. Ezequiel Morais escreve coluna na Revista Síntese sobre dano existencial**. 2013. Disponível em: http://rtgespecializacao.com.br/dr-ezequielmoraisescreve-coluna-na-revista-sintese-sobre-dano-existencial-2/. Acesso em: 03 Abr. 2022.

OLSSON, Giovanni; FONTANA, Odisséia Aparecida Paludo. **Globalização e direito social: as transformações e os novos debates em evidência** [recurso eletrônico] / Giovanni Olsson, Odisséia Aparecida Paludo Fontana, organizadores – Santa Cruz do Sul: Essere nel Mondo, 2017. 270p. Texto eletrônico. Modo de acesso: World Wide Web.

SEVERO, Valdete Souto. **Crise de paradigma no direito do trabalho moderno**: a jornada. Porto Alegre: S. A. Fabris, 2009.

SILVA, Janara Leal et al. USO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS "DROGAS": UMA REVISÃO DE LITERATURA/PSYCHOACTIVE SUBSTANCE USE" DRUGS": A REVIEW. **Northeast Brazilian Health Journal (Revista Piauiense de Saúde)**, v. 2, n. 1, p. 2-13, 2013. Disponível em: http://www.revistarps.com.br/index.php/rps/article/view/25. Acesso em: 10 abr. 2022.

RIZZOTTO, Rodolfo Alberto. AS DROGAS E OS MOTORISTAS PROFISSIONAIS. Dimensionando o problema e apresentando soluções. **SOS ESTRADAS. Programa de segurança nas estradas**. 2014. Disponível em: https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=15&cad=rja&uact=8&ved=2ahukewih9yck66bdahwbqzakhdw4a1mqfjaoegqiarac&url=http%3a%2f%2festradas.com.br%2fwp-content%2fuploads%2f2015%2f01%2fas-drogas-e-os-motoristas-profissionais.pdf&usg=aovvaw0fs_eogu4xy2jmquvbe3ih. Acesso em: 06 mar. 2022.

SILVA, Luna Gonçalves da et al. Vínculos empregatícios, condições de trabalho e saúde entre motoristas de caminhão. **Revista Psicologia Organizações e Trabalho**, v. 16, n. 2, p. 153-165, 2016. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S1984-66572016000200005&script=sci_abstract&tlng=es. Acesso em: 08 abr. 2022.