

AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS MOTORISTAS DA REGIÃO DOS LAGOS E A IDENTIFICAÇÃO COM AS TEORIAS DA ESCRAVIDÃO URBANA.

“Objetivamente, uma sociedade é justa quando garante uma igualdade fundamental de vida para todos” (Fabio Konder Comparato).

Benizete Ramos de Medeiros¹
Wander Paulo M. Teles²

1- Introdução

O presente texto, que tem sua base em pesquisa de campo, portanto, empírica, visa dialogar as condições da categoria dos motoristas e cobradores de coletivos no Brasil, a partir do recorte na região dos lagos, com o fim de identificar – ou não – a existência da escravidão urbana nessa categoria e o dano existencial.

As bases teóricas primárias, são primordialmente, as entrevistas a um grupo de profissionais dessa categoria e o trabalho desenvolvido pelo Ministério Público do Trabalho, no Brasil, de atuação dinâmica e tenaz nesse movimento.

O grau de stress e adoecimentos a que submetidos esses trabalhadores despertou a atenção e interesse dos pesquisadores, que foram buscar fundamentos para análise sob esses dois focos, que atinge o tecido social do Brasil, atualmente.

É certo que a moderna organização produtiva do trabalho, adotada pelas empresas, para se manterem no mercado competitivo e globalizado em crise mundial, busca redesenhar o processo produtivo de organização e gestão de pessoal. Fato inexorável nas duas últimas décadas. No entanto, juntamente com essa reengenharia, veio a exploração da mão de obra, em alguns setores, como se demonstrará.

Se a produtividade e competitividade são importantes para auto sustentabilidade, não menos importante é o fator humano, representado pela integridade física e emocional do empregado, que venda a força de trabalho para os objetivos econômicos do empregador. Mas essa força de trabalho é objeto de proteção constitucional e infraconstitucional.

A análise é específica em face dos motoristas e cobradores e o método adotado é o empírico, a partir de entrevistas e análise de documentos bem como bibliográfico em obras relacionadas ao tema.

2 As Condições De Trabalho Dos Motoristas E Cobradores De Ônibus Na Região Dos Lagos Do Estado Do Rio De Janeiro

As condições de trabalho desse setor – transporte público – vêm sendo alvo de acirradas discussões, inclusive no Judiciário especializado, em razão das greves por melhores condições de trabalho e reajustes, bem como das ações individuais tendo como objeto dos pedidos, via de regra, pagamento de horas extraordinárias e indenizações por adoecimentos.

¹ ¹ Advogada Trabalhista; professora de Direito do Trabalho e Processo do Trabalho; presidente da delegação Brasileira da Associação Luso Brasileira de Juristas do Trabalho - JUTRA; diretora da ABRAT; membro da Comissão de Direito do Trabalho do IAB

² Advogado formado pela UVA.

A origem é a utilização da força de trabalho, na maioria das vezes, em condições desumanas, o que é denominado por Octavio Ianni³ como "superexploração", assim caracterizada por ele:

Superexploração: salários ínfimos, longas jornadas de trabalho "legitimadas" pelo instituto das horas extras, aceleração do ritmo de trabalho pela emulação do grupo de trabalho e pela manipulação da velocidade das máquinas e equipamentos produtivos, ausência ou escassez de proteção ao trabalhador em ambientes de trabalho, insegurança social.

Os trabalhadores têm trabalhado, cada vez mais, de forma densa, intensa e tensa. Essa aceleração, embora tenha promovido uma mudança positiva na produtividade, está, por outro lado, repercutindo negativamente na saúde física e mental dos membros dessa categoria, e na vida social, nas suas várias vertentes.

Dentro dessa perspectiva, pretende-se demonstrar, a partir de pesquisas e entrevistas realizadas na Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro, as reais condições de trabalho a que os motoristas e cobradores do transportes coletivo são submetidos, nesse Estado, e como elas repercutem na vida e no comportamento desses profissionais, bem como analisar a relação que essas mesmas condições de trabalho possuem com a precariedade desse tipo de transporte, que acaba repercutindo na sociedade que dele se utiliza, fator que não se aprofundará neste ensaio, mas, também não se pode desprezar.

2.2 O Confronto com as entrevistas realizadas

Segundo dados fornecidos pelo SINTRONAC, em agosto de 2014, a categoria dos motoristas e cobradores de ônibus na Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro contava com, aproximadamente, 3.250 profissionais, distribuídos em 4 empresas, das quais 3 pertencem ao mesmo grupo econômico. Esse é um número variável, que se modifica a cada mês, em virtude das constantes admissões e demissões⁴.

Para a realização da análise ora proposta, foram realizadas pesquisas de campo, na Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro, com 18 profissionais da categoria, sendo, desse total, 11 motoristas e 7 cobradores, além de uma entrevista realizada com o diretor do SINTRONAC, Sr. Gilson Amaro, tendo esse autorizado, por escrito, a utilização de todos os dados coletados durante a sua entrevista, sem nenhuma restrição.

Dos motoristas e cobradores entrevistados, apenas um se negou a conceder autorização para a divulgação do conteúdo de sua entrevista; os demais a concederam, com a ressalva de não serem identificados e, por isso, seus dados pessoais e profissionais não serão revelados, utilizando-se as primeiras letras de seus respectivos nomes.

Serão analisados os principais pontos abordados durante as entrevistas, a partir das respostas obtidas, que retratam as condições de trabalho dessa categoria.

2.2.1 O ambiente de trabalho

³ IANNI, Octavio. *A era do globalismo*. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, p. 174.

⁴ Dados obtidos, informalmente, em contato realizado com o Sr. Gilson Amaro, diretor do SINTRONAC em Cabo Frio, no dia 01/08/2014, na sede do sindicato, em Cabo Frio.

Os motoristas e cobradores do transporte coletivo exercem sua atividade profissional no espaço da rua, sujeitos, a todo tipo de violência, aos problemas urbanos e aos riscos intrínsecos do processo produtivo. Representam, a categoria mais exposta aos acidentes de trânsito.

Aliado a isso encontra-se a precariedade da infraestrutura dos pontos de parada, chamados pontos finais, apontada por 33% dos entrevistados como fator responsável pelas condições de trabalho precárias, pois nesses lugares nem sempre há água potável, banheiro disponíveis, alimentação de qualidade, ou seja, condições mínimas de bem-estar para o desenvolvimento do trabalho.

Quanto ao aspecto da violência, o motorista O. F. S.⁵ disse ter sofrido um assalto, há aproximadamente três (3) anos, próximo à localidade de Tribobó, em Niterói, ficando sob a mira de um revólver por longo tempo, enquanto seguia viagem a pedido dos assaltantes, que por diversas vezes, puxou o gatilho da arma, além de desferir golpes em sua cabeça, o que lhe causou lesões no crânio.

Registrou, ainda, que, em decorrência desse episódio, sofreu um abalo emocional, o que causou o afastamento de suas atividades pela própria empresa, por uma semana, após o que, ainda muito traumatizado, retornou às atividades sem um desempenho que resultasse em bem estar.

Nesse mesmo sentido, a declaração do motorista M. A. R.⁶, que disse ter sofrido um assalto violento, também numa das viagens de Niterói a Araruama, no ano de 2010, assalto esse que acarretou a morte de um policial, que estava dentro do ônibus e reagiu ao assalto, além da lesão de outros 4 passageiros.

Esse caso teve repercussão nas diversas mídias do Estado, dentre os quais destaca-se o Jornal O Globo, com a seguinte matéria “ PM é morto e quatro ficam feridos em tentativa de assalto a ônibus da linha Niterói-Araruama”⁷

Após esse fato, M. A. R. desenvolveu sérios problemas psicológicos, ficando licenciado do trabalho, pelo INSS, por exatos 12 meses.

No que diz respeito aos acidentes de trânsito, embora 89% dos entrevistados tenham dito que nunca se envolveram em um, o motorista O. F. S., hoje com 17 anos na empresa em que trabalha, relatou que no dia 30/04/2011 se envolveu num acidente, na Alameda São Boaventura, em Niterói, acarretando a morte de um motociclista, que, segundo ele, foi o causador de sua própria morte.

Em razão desse episódio, O. F. S. passou por um período de instabilidade emocional, mas, na ocasião, a empresa não o encaminhou para atendimento psicológico e nem concedeu afastamento temporário do trabalho, ou seja, seguiu dirigindo.

De acordo com 83% dos entrevistados, os veículos que hoje compõem a frota das empresas, do mesmo grupo econômico, são confortáveis, porquanto são veículos novos, com menos de 2 anos de uso, alguns dos quais, inclusive, com câmbio automático e com ar condicionado, o que favorece bastante as condições de trabalho, mas que nem sempre foi assim. Era veículos duros, velhos, barulhentos.

No que tange ao relacionamento com os colegas de trabalho, 89% dos entrevistados disseram possuir um bom relacionamento com os demais profissionais da

⁵ Entrevista realizada no dia 22/03/2014, em Araruama ao segundo autor

⁶ Entrevista realizada no dia 07/08/2014, em Araruama ao segundo autor.

⁷ Disponível em << <http://oglobo.globo.com/rio/pm-morto-quatro-ficam-feridos-em-tentativa-de-assalto-onibus-da-linha-niteroi-araruama-3048521>>>. Acesso em: 18/10/2014.

categoria, tendo o motorista V. F.⁸ ressaltado que é justamente por causa dos bons momentos de descontração com os companheiros de profissão, entre uma viagem e outra, que o stress pela rotina é minimizado

Para 44% dos entrevistados, um dos maiores fatores estressantes no ambiente de trabalho são os passageiros, em razão das cobranças relacionadas à superlotação dos ônibus. Superlotação é, pois apontada por 16% dos motoristas e cobradores como fator estressante.

Segundo os motoristas S. G. S.⁹ e A. T.¹⁰, a superlotação pode ser explicada pela insuficiência de profissionais para atenderem, satisfatoriamente, a todos os horários e à demanda que se apresenta, o que, inclusive, se constitui uma das causas da necessidade de realização de horas extraordinárias, como se verá adiante.

Certo é que a superlotação dos veículos coloca em risco tanto a segurança dos profissionais, quanto a dos passageiros, pois o motorista, já estressado, por ter que dirigir, não raras vezes, com passageiros bem próximos da cadeira do motorista ou do cobrador, sentados no capô do veículo, reclamando a todo instante e reduzindo a visão reduzida, posto que a aglomeração de pessoas prejudica a visão.

Assim, é necessário que a atenção ao meio ambiente do trabalho seja constante e permanente, sobretudo em relação à infraestrutura de trabalho, se estendendo para além dos investimentos em veículos novos, pois, no dizer de Sebastião Geraldo de Oliveira¹¹, "é impossível alcançar qualidade de vida sem ter qualidade de trabalho, nem se pode atingir meio ambiente equilibrado e sustentável, ignorando o meio ambiente do trabalho".

2.2.2 A jornada de trabalho

Na Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro, o SINTRONAC (sindicato profissional) firmou Convenção Coletiva com o SETRANSOL (sindicato patronal), 2013/2014, fixando a jornada dos profissionais da categoria em 7 horas diárias e 42 horas semanais, cláusula que repete as convenções anteriores

No entanto, o que se verifica, na prática, é o absoluto descumprimento da cláusula, pois durante as entrevistas foram encontrados motoristas que laboram até 14 horas por dia, em razão das chamadas "dobras".

As "dobras" nada mais são do que o cumprimento de uma jornada extra de trabalho equivalente ao mesmo tempo de trabalho do obreiro, e são ilegais por afrontarem o disposto no art. 59 da CLT, que limita a jornada extraordinária de trabalho em no máximo 2 horas diárias, além de não haver previsão na norma coletiva da categoria.

Ademais, uma vez que o empregado trabalhe 14 horas diárias (7 horas por força de sua jornada de trabalho normal, mais 7 horas em razão da "dobra"), seu intervalo interjornada será de apenas 10 horas, o que fere, ademais, o disposto no art. 66 da CLT, o qual garante ao empregado um período de descanso, mínimo, de 11 horas seguidas entre duas jornadas de trabalho.

⁸ Entrevista realizada no dia 05/09/2014, em Araruama, ao segundo autor.

⁹ Entrevista realizada no dia 02/09/2014, em Araruama, ao segundo autor.

¹⁰ Entrevista realizada no dia 15/08/2014, em Cabo Frio, ao segundo autor.

¹¹ OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. Proteção Jurídica à Saúde do Trabalhador. 5. ed. São Paulo: LTr, 2010, p. 118.

De acordo com relatos dos entrevistados, a realização de horas extras não é, em tese, obrigatória e quando feitas, são quitadas pelas empresas no mês subsequente, com acréscimo de 50%, razão pela qual a maioria dos profissionais aceitam, como forma de aumentarem seus salários, conforme afirmado por 28% dos entrevistados.

Nesse mesmo sentido, constatou-se das entrevistas que 100% dos entrevistados cumprem jornada extraordinária, diariamente, a qual, muitas vezes, excedem de 2 horas. O motorista M. R. S.¹² e o cobrador J. S. B. P.¹³, ao contrário dos demais entrevistados, explicaram que, para cumprirem fielmente a escala de trabalho, tal como apresentada pela empresa, não resta outra opção aos empregados senão estenderem sua jornada de trabalho para além das 7 horas diárias.

O cobrador J. S. B. P.¹⁴ relatou, ainda, concluindo sua entrevista, que, se um empregado, porventura, quiser trabalhar apenas as sete horas diárias e não cumprir a escala proposta, que geralmente é de, no mínimo, nove horas diárias, é punido com a penalidade de advertência, verbal e escrita, por considerar a empresa que representa deixar o trabalho antes de seu término, o que demonstra que esses profissionais são, em verdade, compelidos a laborarem além da jornada convencional.

Logo, o sentido de ser obrigado a cumprir horas extras, tem uma compreensão limitada, para esses profissionais.

Veja que a declaração do motorista M. A. R.¹⁵, que disse não ter horário para terminar sua jornada de trabalho nas épocas de feriados prolongados, por causa da alta rotatividade de passageiros na região.

Essa necessidade de realização de horas extras pode ser explicada pelo *déficit* constante de profissionais, pois, há uma insuficiência de motoristas e cobradores para realizarem todos os horários das linhas de ônibus, notadamente, nos meses de temporada na região.

Aqui nesse ponto, releva convergir com a hipótese de escravidão urbana, pela ausência de escolha, de opção, o que será melhor tratado à frente.

Curioso, contudo, e isso não pode ser omitido, que embora seja flagrante o desrespeito às normas trabalhistas e, até mesmo, à dignidade do trabalhador, a maioria dos entrevistados considerou ser valorizado pela empresa bem como que as condições de trabalho são satisfatórias (67%). Mas, sem unanimidade, pois o motorista R. B. S. J.¹⁶ declarou não considerar o seu salário justo, sobretudo por ter que garantir a integridade física dos passageiros.

Também limitada é a compreensão do que seja “valorização do trabalho”, para eles, alinhado ao pagamento de salários e das horas extras e, nas datas legais.

E isso, possivelmente, está atrelado à baixa auto-estima, baixo índice de escolaridade e, conseqüente, pouca perspectiva profissional demonstradas pelos entrevistados, o que desvia a percepção acerca das imposições patronais, algumas delas ilegais e abusivas, vista, por vezes, como algo vantajoso¹⁷.

¹² Entrevista realizada no dia 05/09/2014, em Araruama, ao segundo autor.

¹³ Entrevista realizada no dia 05/09/2014, em São Pedro da Aldeia, ao segundo autor.

¹⁴ Entrevista realizada no dia 05/09/2014, em São Pedro da Aldeia, ao segundo autor.

¹⁵ Entrevista realizada no dia 07/08/2014, em Araruama, ao segundo autor.

¹⁶ Entrevista realizada no dia 11/09/2014, em Cabo Frio, ao segundo autor.

¹⁷ A baixa autoestima e a pouca perspectiva profissional foram percebidas por este pesquisador, no momento em que os entrevistados eram indagados acerca do seu salário, ao que 61% responderam que o consideravam satisfatório, sob o argumento, unânime, de que não conseguiriam um emprego com salário melhor, em razão da baixa escolaridade que possuem – 33% dos entrevistados possuem apenas o Ensino Fundamental e 67% possuem o Ensino Médio; 0% possui Ensino Superior.

Some-se a isso, o fato de que 71% dos entrevistados já são casados e, na mesma proporção, já possuem filhos, o que faz surgir, ainda, a preocupação com o sustento da família, levando o obreiro, mesmo insatisfeito, a subjugar-se às imposições patronal, para se manter no emprego e garantir o seu sustento e da família.

Ficou nítido que, aliado a isso, se desenvolveu entre esses profissionais uma cultura segundo a qual fazer horas extras habitualmente é vantajoso materialmente, o que justifica, inclusive, o fato, presenciado por este pesquisador, de muitos motoristas e cobradores permanecerem, após o fim de seu horário de trabalho, por algum tempo, no guichê da empresa, na expectativa de que surja uma "dobra" para aquele dia.

Tal cultura incorpora-se ao trabalhador, na medida que a supressão dessa forma de trabalho em sobrejornada e "dobra", acarreta perda econômica, pela incorporação de tais valores mensais, ao patrimônio, já comprometido com despesas básicas.

Quanto aos intervalos intrajornada, 100% dos entrevistados relataram não possuírem um intervalo de uma hora, para descanso e/ou alimentação, mas apenas pequenos intervalos, entre uma viagem e outra, que variam de 10 a 15 minutos, o que faz com que muitos trabalhadores alimentem-se, rapidamente e não raras vezes, dentro do próprio ônibus, sem descanso.

Há que se mencionar, aqui, que a limitação da jornada máxima de trabalho, por si só, não basta para proteger a saúde do trabalhador; é preciso controlar, rigorosamente, o trabalho em sobrejornada, pois, quanto mais prolongada for, maiores serão os riscos à saúde física e mental, sobretudo pela acumulação do cansaço, da fadiga física e mental, da ausência de descanso, de lazer, de alimentação adequada, levando-os a uma fase de esgotamento ou de estafa, revelando a hipótese de escravidão urbana contemporânea e de dano existencial.

2.2.3 A responsabilidade contratual dos motoristas no trânsito

Segundo relato do motorista O. F. S.¹⁸, as multas de trânsito, eventualmente cometidas, são descontadas do salário do motorista que deu causa, o que, de acordo com o art. 462, § 1º, da CLT, é plenamente legal, "desde que esta possibilidade tenha sido acordada ou na ocorrência de dolo do empregado".

Por isso, os movimentos desenvolvidos pelos motoristas são acompanhados de olhares rápidos e precisos em direção aos retrovisores laterais e internos do ônibus, a fim de se evitar acidentes e descontos em seu salário, pois a função por eles exercida exige o máximo de atenção e concentração no trânsito, que, aliás, foi apontado por 24% dos entrevistados, como um dos principais fatores estressantes.

É justamente por causa das responsabilidades que esses profissionais têm no exercício de suas funções que o motorista R. B. S. J.¹⁹ declarou não considerar o seu salário justo, sobretudo por ter que garantir a integridade física dos passageiros.

Segundo 78% dos entrevistados, o trabalho por eles desempenhado ainda sofre a influência do fator tempo, pois eles têm horários pré-estabelecidos para saírem dos pontos finais, o que, gera comportamentos inadequados por parte dos motoristas, como parar fora do ponto, frear bruscamente, dirigir acima da velocidade permitida.

O cobrador P. S. V.²⁰ disse que outro fator de estresse é a cobrança da empresa em relação ao horário, tendo o motorista A. T.²¹ esclarecido que o atraso numa

¹⁸ Entrevista realizada no dia 22/03/2014, em Araruama, ao segundo autor.

¹⁹ Entrevista realizada no dia 11/09/2014, em Cabo Frio, ao segundo autor.

viagem implica na supressão do intervalo concedido entre uma viagem e outra, por causa dos horários de partida do ônibus, que precisam ser cumpridos, pontualmente. E os atrasos nas estradas ocorrem por vários motivos.

Em vista disso, é possível constatar que existe um conflito entre três fontes de pressão: conseguir cumprir os horários das escalas apertadas de trabalho, dirigir com segurança e atender bem os passageiros. Entretanto, qualquer alternativa que o motorista adote, ele não conseguirá resolver essas demandas conflitantes, porquanto, uma solução só seria possível a partir de maiores investimentos em infraestrutura e em melhores condições de trabalho por parte das empresas, como, por exemplo, a contratação de mais profissionais para atenderem à demanda, com a consequente redução, ou mesmo fim, da sobrejornada por eles realizada diariamente.

2.2.4 Os adoecimentos dos profissionais

Segundo o Sr. Gilson Amaro, diretor do SINTRONAC, cerca de 20% dos profissionais da categoria na Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro encontram-se, atualmente, afastados de suas funções, por motivos de saúde²².

As pesquisas realizadas revelaram que 50% (cinquenta por cento) dos entrevistados, que possuem uma média de idade de 38 anos, adquiriram alguma patologia após começarem a trabalhar como motoristas/cobreadores de ônibus, sendo as doenças mais comuns: tendinite (12%), doenças renais (12%), DORT (18%), gastrite (17%), depressão (6%), distúrbios mentais (6%) e hipertensão arterial (29%).

Some-se a isso o fato de 89% dos entrevistados terem considerado sua rotina de trabalho exaustiva e estressante, o que pode levar esses profissionais à insatisfação recorrente, perda da autoestima, apatia, depressão e ao desenvolvimento de doenças, demandando, portanto, atenção à saúde, sobretudo, por parte das empresas.

Entretanto, ao ser indagado acerca de eventuais programas de atenção à saúde dos motoristas e cobreadores de ônibus na Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro, o diretor do SINTRONAC, Sr. Gilson Amaro, afirmou que

fica a cargo do sindicato [executá-los], porque eles [os motoristas e cobreadores] pagam uma mensalidade. Agora, quem não tem, não é sócio, aí ela [a empresa] tem um plano de saúde. Se ela [a empresa], se ela vê que tem que, que, que liberar [o empregado] acompanhando, libera; se não, ela [a empresa] não libera. Vai muito, né, a cara do companheiro [do motorista]. O companheiro [o motorista] quando é plobemático, aí [a empresa] não libera; quando o cara [o motorista] é bão, não reclama, eles [a empresa] libera. Sabe como é empresa de ônibus, né? E a gente [o sindicato], não. Aqui a gente tem psicóloga, neuropsiquiatra, [...] ortopedista também a gente tem [...]²³

Transcrição fiel ao áudio.

Sebastião Geraldo de Oliveira²⁴, ensina que o “O homem passa a maior parte de sua vida útil no trabalho, exatamente no período da plenitude de suas forças físicas e mentais, daí por que o trabalho, frequentemente”.

²⁰ Entrevista realizada no dia 05/09/2014, em Araruama, ao segundo autor.

²¹ Entrevista realizada no dia 15/08/2014, em Cabo Frio, ao segundo autor.

²² Informação coletada na entrevista realizada no dia 13/03/2014, na sede do SINTRONAC, em Cabo Frio, ao segundo autor.

²³ Entrevista realizada no dia 13/03/2014, na sede do SINTRONAC, em Cabo Frio.

²⁴ OLIVEIRA, op. cit, p. 118.

Indubitavelmente, a submissão dessa as longas jornadas de trabalho é um dos aspectos que mais tem contribuído para o adoecimento desses profissionais, pois não é somente o desempenho laboral do condutor que é afetada a saúde também o é.

De acordo com reportagem veiculada no Jornal Nacional, na edição do dia 08/08/2014, "o transporte aparece em quinto lugar entre os problemas que mais afetam a vida da população, segundo a pesquisa Datafolha"²⁵, por causa da superlotação e, conseqüente, má prestação do serviço.

A exploração do trabalho, aliada às privações pelas quais passam em sua vida pessoal, são os principais elementos caracterizadores da escravidão urbana contemporânea e do dano existencial, como se confrontará no item seguinte.

3 A Escravidão Urbana Contemporânea E O Dano Existencial Decorrentes Da Exploração Do Trabalhador

De acordo com a filosofia marxista, as relações de produção condicionam todas as demais relações sociais humanas e, por isso, Karl Marx²⁶ diz que

O processo capitalista de produção reproduz, portanto, a separação entre a força de trabalho e as condições de trabalho, perpetuando, assim, as condições de exploração do trabalhador. Compele sempre ao trabalhador vender sua força de trabalho para viver, e capacita sempre o capitalista a compra-la, para enriquecer-se. Não é mais o acaso que leva o trabalhador e o capitalista a se encontrarem no mercado, como vendedor e comprador. É o processo que, continuamente, lança o primeiro como vendedor de sua força de trabalho no mercado e transforma seu produto em meio que o segundo utiliza para compra-lo. Na realidade, o trabalhador pertence ao capital antes de vender-se ao capitalista. Sua servidão econômica se concretiza e se dissimula, ao mesmo tempo, pela venda periódica de si mesmo, pela sua troca de patrões e pelas oscilações do preço do trabalho no mercado. A produção capitalista, encarada em seu conjunto, ou como processo de reprodução, produz não só mercadoria, não só mais-valia; produz e reproduz a relação capitalista; de um lado, o capitalista e do outro, o assalariado.

Em vista disso, o Direito social e em especial a legislação trabalhista se apresenta como um importante instrumento de controle e humanista de valorização e promoção do trabalhador e, no dizer de Romita²⁷, "gira em torno do eixo do respeito aos direitos fundamentais dos trabalhadores, com a finalidade de implantar o império da dignidade do trabalhador como pessoa humana, como ser que produz em benefício da sociedade".

E dignidade da pessoa humana, deve ficar associada à ideia de respeito, tratamento igualitário, solidariedade e respeito ao próximo. E a exploração desmedida da classe operária, materializada nas condições de trabalho degradantes e nas jornadas de trabalho excessivas, ofende a dignidade do trabalhador.

3.1 Compreendendo o que seja escravidão urbana contemporânea

²⁵ Disponível em <<<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2014/08/pesquisa-transporte-esta-em-5-lugar-entre-preocupacoes-dos-brasileiros.html>>>. Acesso em: 13/10/2014.

²⁶ MARX, Karl. *O capital*. Livro I. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p. 672.

²⁷ ROMITA, Arion Sayão. *Direitos fundamentais nas relações de trabalho*. São Paulo. LTr, 2005, p. 396.

A identificação do trabalho análogo ao escravo (ou, simplesmente, trabalho escravo) no ambiente urbano não é tão fácil quanto parece, porque esse ambiente apresenta peculiaridades que dificultam a identificação, caracterização e combate a esse crime, exigindo, assim, uma leitura diferenciada das condições de trabalho dos trabalhadores urbanos.

Nesse sentido, adverte o procurador chefe do MPT, Luís Antônio Camargo de Melo²⁸ que

Atualmente, é claro, não encontraremos mais a figura do antigo escravo negro, acorrentado a uma bola de ferro e morando em senzala. Contudo, não nos enganemos. Esse é o estereótipo que surge no imaginário da maioria das pessoas, o que, na prática, redundará numa séria dificuldade no enfrentamento da questão. Registre-se, inclusive, que esse conceito histórico de trabalho escravo tem influenciado, também, os próprios agentes do Poder Público.

Essa Instituição vem desenvolvendo fortes trabalhos nessa seara, principalmente nas regiões rurais e longínquas do país, e nos centros urbanos, há um esforço, por parte dos empregadores, para ocultar as violações sob um manto da conformidade jurídica, o qual mascara a ocorrência do delito, adotando contornos de aparência lícita, favorecido pelo fato de que o local de trabalho não é uma fazenda distante e de difícil acesso. Por isso, com Wilson Ramos Filho²⁹, para quem,

Do ponto de vista analítico, além do trabalho escravo rural contemporâneo, mais freqüentemente explorado e, por tal razão, noticiado, diferenciam-se duas outras espécies de “trabalho escravo urbano contemporâneo”, a primeira, o *trabalho prestado nas cidades em condições análogas à de escravo sem suporte contratual válido*, e, a segunda, o *trabalho oferecido nas cidades com suporte contratual prestado em situações análogas à de escravos*, cuja descrição e tipificação encontram-se no Código Penal, em seu artigo 149, alterado pela Lei n.º 10.803/2003. A essa segunda espécie, *prestado nas cidades, com suporte contratual válido, por trabalhadores em situação análoga à de escravos*, propõe-se a denominação “*neo-escravidão urbana*” ou a denominação de “trabalho urbano prestado em condições de neo-escravidão”.

E prossegue o mencionado autor:

[...] o trabalho prestado nas cidades, *com suporte contratual válido*, executado por trabalhadores em situação análoga à de escravos, denominado, a partir deste momento, *trabalho urbano em condições de neo-escravidão*, não encontra melhor amparo, quer em razão de a *jurisdição penal* deixar de aplicar penas aos empregadores pilhados na conduta tipificada no artigo 149 do CP, quer porque a *jurisdição trabalhista* não vem condenando, como regra, tais empregadores ao pagamento de indenizações por ato ilícito (submeter empregados a condições de trabalho análogas à de escravos).

²⁸ MELO, Luís Antônio Camargo de. Atuação do Ministério Público do Trabalho no Combate ao Trabalho Escravo – crimes contra a organização do trabalho e demais crimes conexos. In: ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. *Possibilidades Jurídicas de Combate à Escravidão Contemporânea*. Brasília: Organização Internacional do Trabalho, 2007, p. 66.

²⁹ RAMOS FILHO, Wilson. Trabalho degradante e jornadas exaustivas: crime e castigo nas relações de trabalho neo-escravistas. In: *Revista Direitos Fundamentais & Democracia*. Disponível em <<http://www.trt9.jus.br/internet_base/pagina_geral.do?secao=31&pagina=Revista_61_n_2_2008>>. Acesso em: 27/10/2014.

Atualmente, Código Penal, no art. 149³⁰, representa o núcleo conceitual de trabalho análogo ao de escravo na ordem jurídica brasileira, razão pela qual, embora o presente trabalho tenha caráter eminentemente trabalhista, não se pode deixar de recorrer à seara do Direito Penal, para se atingir um dos objetivos deste capítulo, que é demonstrar como a escravidão urbana se apresenta, sutilmente, na sociedade brasileira, nas diversas formas de exploração do trabalhador.

Assim, necessária se mostra a análise dos núcleos do tipo penal supramencionado, que melhor caracterizam o trabalho escravo urbano contemporâneo, qual seja, a submissão a trabalhos forçados e/ou a jornadas exaustivas e a sujeição a condições degradantes de trabalho. É a exata hipótese analisada acima.

A Convenção nº 29 da OIT, ratificada pelo Brasil por meio do Decreto nº 41.721/57, define em seu art. 2º o trabalho forçado como sendo "[...] todo trabalho ou serviço exigido de um indivíduo sob ameaça de qualquer penalidade e para o qual ele não se ofereceu de espontânea vontade".

Dialogando com a pesquisa de campo, pode-se alinhar que, o empregado só está obrigado a realizar horas extras quando estas tiverem sido pré-contratadas pelo empregador ou quando nas hipóteses, taxativas, do art. 61 da CLT.

Logo, se o trabalhador é compelido a cumprir jornada extraordinária de trabalho, quando não está obrigado por lei, sobretudo se houver ameaça de sofrer punição ou represália, deve ser considerado como forçado, porquanto imposto. Na hipótese deste estudo, havia, inclusive a chamada “dobra” compulsória.

A jornada exaustiva de trabalho, por sua vez, é aquela que submete o trabalhador a um esforço desarrazoado, excessivo, sujeitando-o ao limite de sua capacidade humana com reflexo na saúde física e mental.

No entendimento de Wilson Ramos Filho³¹,

[...] caso o empregador submeta, com habitualidade, um empregado a jornadas superiores ao limite legal [...] estará submetendo-o à condição análoga à de escravo por exigir-lhe “jornadas exaustivas”, ainda que remunere tais horas suplementares; [...] se o empregador exigir trabalho suplementar e negar-se a remunerar tais atividades executadas em horas extras, o trabalho em condição análoga à de escravo se consuma, não mais por excesso de jornada, mas por submeter o empregado a condições de trabalho degradante, qual seja, o trabalho sem remuneração.

Ao lado do trabalho forçado, também o trabalho realizado em condições degradantes representa uma das formas mais graves de violação da dignidade da pessoa humana. O homem, principalmente o trabalhador simples, pobre, necessitado, ao ser ‘coisificado’, negociado como mercadoria barata e desqualificada, tem, pouco a pouco, destruída sua autoestima e seriamente comprometida a sua saúde física e mental. No caso a ausência de local adequado para se alimentar, de banheiros, de ônibus com superlotação.

No dizer de José Cláudio Monteiro de Brito Filho³²:

³⁰ Art. 149. Reduzir alguém a condição análoga à de escravo, quer submetendo-o a trabalhos forçados ou a jornada exaustiva, quer sujeitando-o a condições degradantes de trabalho, quer restringindo, por qualquer meio, sua locomoção em razão de dívida contraída com o empregador ou preposto:

[...]

³¹ RAMOS FILHO, ob cit.

³² BRITO FILHO, José Cláudio Monteiro de. Trabalho com redução à condição análoga à de escravo: análise a partir do trabalho decente e de seu fundamento, a dignidade da pessoa humana. In: VELLOSO,

[...] se o trabalhador presta serviços exposto à falta de segurança e com riscos à sua saúde, temos o trabalho em condições degradantes. Se as condições de trabalho mais básicas são negadas ao trabalhador, como o direito de trabalhar em jornada razoável e que proteja sua saúde, garanta-lhe descanso e permita o convívio social, há trabalho em condições degradantes. Se, para prestar o trabalho, o trabalhador tem limitações na sua alimentação, na sua higiene e na sua moradia, caracteriza-se o trabalho em condições degradantes. Se o trabalhador não recebe o devido respeito como ser humano, sendo, por exemplo, assediado moral ou sexualmente, existe trabalho em condições degradantes.

Certo é que o conceito de escravidão sempre foi amplo, ligando-se, sobretudo, à falta de liberdade. Mas, como afirma José Henrique Pierangeli³³, "o delito previsto no artigo 149 prevê uma situação de fato, que é a submissão de alguém a outrem", submissão essa que vai além da subordinação decorrente do poder diretivo do empregador e que tende a equiparar os trabalhadores aos seres irracionais e às demais coisas, retirando dos empregados seu direito fundamental, de liberdade, de dignidade.

Entretanto, decorridos mais de dez anos da alteração do artigo 149 do Código Penal Brasileiro pela Lei 10.803/2003, persiste, ainda, a discussão, no âmbito doutrinário e jurisprudencial, a respeito da caracterização do crime de reduzir alguém à condição análoga à de escravo, mais conhecido como trabalho escravo.

Para Rogério Greco, o trabalho escravo se configura somente quando a vítima se vê privada de sua liberdade de locomoção ou quando sujeito a condições degradantes de trabalho³⁴.

Carlos Henrique Borlido Haddad, por sua vez, entende que é possível falar-se em trabalho escravo quando a vítima tem suprimida sua liberdade, a qual ele identifica como liberdade de trabalho, "que nada mais é do que a capacidade de o empregado autodeterminar-se e poder validamente decidir sobre as condições em que desenvolverá a prestação de serviço". Além disso, entende ser escravo o trabalho que se desenvolve em condições degradantes e que exige do trabalhador o cumprimento de jornadas extensas³⁵.

A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, no entanto, tem caminhado para a compreensão de que o trabalho escravo se configura quando há violação à dignidade do trabalhador e/ou à sua liberdade.³⁶

Gabriel; FAVA, Marcos Neves (Coord.). *Trabalho escravo contemporâneo: o desafio de superar a negação*. São Paulo: LTr, 2006, p. 132-133.

³³ PIERANGELI, José Henrique. *Manual de direito penal brasileiro*. v. 2: parte especial. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007, p. 156.

³⁴ GRECO, Rogério. *Curso de direito penal: parte especial*, v. 2. 8. ed. Niterói: Impetus, 2011, p. 517.

³⁵ HADDAD, Carlos Henrique Borlido. Aspectos penais do trabalho escravo. In: FIGUEIRA, Ricardo Rezende e outros (org.). *Privação de liberdade ou atentado à dignidade: escravidão contemporânea*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013, p. 85.

³⁶ BRASIL, SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL, Inquérito 3.412/AL - Acórdão, Relator: Min. Rosa Weber, Tribunal Pleno, data do julgamento: 29/03/2012 e Inquérito 3.564/MG - Acórdão, Relator: Min. Ricardo Lewandowski, 2ª Turma, data do julgamento: 19/08/2014. Disponível para consulta em <<<http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoAndamento.asp?incidente=4337217>>>. Disponíveis para consulta em <<<http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoAndamento.asp?incidente=4209286>>>. Acesso em: 03/11/2014.

É possível concluir, então, que a escravidão contemporânea no Brasil está intimamente ligada ao estado de sujeição do trabalhador ao seu empregador, à condição de exploração da pessoa, sendo esta coagida a prestar serviços, seja de qual natureza for, em condições degradantes e/ou em jornadas exaustivas, sem que possa modificar essa situação, pois lhe são negadas qualquer oportunidade de alterar sua situação fática e jurídica.

No entanto, a submissão às imposições patronais e a exploração consentida pelo próprio empregado, para se manter no emprego, fazem com que o trabalhador sofra, então, um processo de alienação, que retira dele o controle sobre a escolha e situação produtiva, tornando-o incapaz de viver uma vida plenamente humana.

Por isso, a Subprocuradora Geral da República, Raquel Dodge³⁷, assevera que

Escravizar é grave, porque não se limita a constringer nem a coagir a pessoa limitando sua liberdade. Também isto. Escravizar é tornar o ser humano uma coisa, é retirar-lhe a humanidade, a condição de igual e a dignidade. Não só a liberdade de locomoção é atingida e, às vezes, a possibilidade de locomoção resta intacta. Guiar-se por esse sinal pode ser enganador. A redução à condição análoga à de escravo atinge a liberdade do ser humano em sua acepção mais essencial e também mais abrangente: a de poder ser. A essência da liberdade é o livre arbítrio, é poder definir seu destino, tomar decisões, fazer escolhas, optar, negar, recusar. Usar todas as suas faculdades. O escravo perde o domínio sobre si, porque há outro que decide por ele. A negativa de salário e a desnutrição calculadas, no contexto de supressão da liberdade de escolha são sinais desta atitude. Assim como a supressão de órgão humano e a submissão de mulheres para fins de tráfico.

No caso específico dos motoristas e cobradores de ônibus, é possível perceber, a partir das pesquisas e entrevistas realizadas com esses profissionais, na Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro, que essa categoria de trabalhadores é submetida, constantemente, ao processo de escravidão urbana contemporânea.

Isso porque, como se viu a esses profissionais são impostas, diariamente, sobrejornadas de trabalho, inclusive com as “dobras”, que devem ser cumpridas por eles, independentemente do seu consentimento, sob pena de receberem advertência caso descumpram a escala de trabalho apresentada pela empresa.

Essa situação se coaduna, perfeitamente, à definição do que vem a ser trabalho forçado, porquanto se trata de um trabalho exigido do trabalhador, muitas vezes à sua revelia, sob a ameaça de penalidade pelo descumprimento da imposição patronal.

Ademais, as condições de trabalho podem ser consideradas degradantes, pois foi revelado por alguns entrevistados que nem sempre há água potável e banheiro disponíveis nos pontos finais.

Além disso, o fracionamento dos intervalos intrajornadas em períodos mínimos de 5 minutos, ainda que legitimado pela legislação atual e pela convenção coletiva da categoria, sem dúvidas representa uma limitação no direito de alimentação, repouso desses profissionais, acarretando não só o surgimento de doenças, mas também da figura do escravo urbano contemporâneo.

³⁷ DODGE, Raquel. *Trabalho escravo: conceito legal e imprecisões*. Disponível em <<http://www.prr1.mpf.gov.br/nucleos/nucleo_criminal/trabalho_escravo_indigena/doutrina/trabalho_escravo/doutrina/trabalho_escravo_conceito_legal_e_imprecisoes_por_raquel_dodge.htm>>. Acesso em: 27/10/2014.

Por fim, convém ressaltar que a baixa autoestima e a pouca perspectiva profissional dos entrevistados, mencionadas acima estão intimamente ligadas ao processo de alienação vivenciado pelos motoristas e cobradores de ônibus entrevistados.

4- Dano existencial

Não bastasse isso, há em conjunto e por conseqüência, o chamado dano existencial, que é para José Affonso Dallegrave Neto³⁸, consiste em:

cada vez que o empregado se sentir incapaz de realizar seus projetos de vida pessoal em face de limitações de seu tempo livre, deformações ou patologias ocupacionais adquiridas por culpa do seu empregador que agiu em excesso, estaremos diante de um dano existencial [...].

Para Amaro Alves de Almeida Neto³⁹, o dano existencial

consiste na violação de qualquer um dos direitos fundamentais da pessoa, tutelados pela Constituição Federal, que causa uma alteração danosa no modo de ser do indivíduo ou nas atividades por ele executadas com vistas ao projeto de vida pessoal, prescindindo de qualquer repercussão financeira ou econômica que do fato da lesão possa decorrer.

Assim, pode-se dizer que uma forma inquestionável de dano existencial consiste em submeter o trabalhador à condição degradante ou análoga à de escravo, pois a impossibilidade de autodeterminação decorrente do trabalho “escravizado”, aliada às restrições severas e às privações impostas, modificam, negativamente, a rotina dos trabalhadores a ele submetidos, principalmente no horário de labor.

Em última análise, a exploração do trabalho humano fere outro direito constitucional assegurado a toda pessoa: o direito ao lazer, o qual perpassa pelo convívio familiar e pelas relações sociais necessárias ao bem estar do ser humano, como núcleos ligados a esportes, religiosos, lazer e ócio.

No que diz respeito à caracterização do dano existencial, além dos elementos inerentes a qualquer forma de dano, como o ato ilícito, o nexo de causalidade e o resultado prejudicial, exige-se, ainda, outros dois elementos, quais sejam: o projeto de vida e a vida de relações.

Por fim, insta ressaltar que, se o trabalho dos motoristas e cobradores de ônibus na Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro apresenta características da escravidão urbana contemporânea, isso, por si só, já é suficiente para a configuração do dano existencial, tal como visto acima.

Conclusão

Por tudo o que foi visto é possível concluir, a partir das pesquisas de campo realizadas com os 18 entrevistados, dos quais 11 são motoristas e 7 são cobradores de ônibus na Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro, que as condições de trabalho

³⁸ DALLEGRAVE NETO, José Affonso. Dano existencial e o direito à felicidade. In: *Revista da Associação Brasileira de Advogados Trabalhistas – ABRAT*, Belo Horizonte, ano 2, n. 2, jan./dez. 2014, p. 161-176.

³⁹ ALMEIDA NETO, Amaro Alves de. Dano existencial: a tutela da dignidade da pessoa humana. In: *Revista dos Tribunais*, São Paulo, v. 6, n. 24, out./dez. 2005, p. 68.

a que esses profissionais são identificadas como as de escravidão urbana contemporânea e, consequentemente, a sofrerem os prejuízos decorrentes do dano existencial.

A escravidão urbana contemporânea se apresenta como uma consequência da exploração desmedida dos trabalhadores, a qual ocorre toda vez que as empresas não garantem aos seus empregados, sobretudo, o direito a um ambiente de trabalho sadio e equilibrado, ou, ao menos, realizam esforços para melhorarem as condições de trabalho.

Também se caracteriza quando compele o trabalhador a cumprir jornada extraordinárias, além da legal, convencional ou contratual, sob a ameaça de punição ou represália caso se recuse; também toda vez que o trabalhador tem que realizar seu trabalho em condições degradantes; ou ainda toda vez que é submetido a jornadas exaustivas de trabalho, há a configuração da escravidão urbana contemporânea.

No caso específico dos motoristas e cobradores de ônibus da Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro, verificou-se que as empresas, que foram um grupo econômico, constantemente, submetem esses profissionais a jornadas de trabalho extraordinárias muito além de duas horas e, muitas vezes, deixam de oferecer o mínimo para o seu bem estar, tal como água portátil e banheiros, repousos intrajornada, o que tem repercutido, prejudicialmente, na vida e na saúde.

Isso, porque se constatou que 100% dos entrevistados realizam, diariamente, jornada extraordinária, de, no mínimo, duas horas. Ou seja, a jornada de trabalho desses profissionais, na prática, passou a ser de 9,00 horas diárias e não 7,0 horas, como fixado na norma coletiva.

Ademais, embora haja previsão legal para o fracionamento do intervalo intrajornada dos trabalhadores do setor do transporte coletivo, verifica-se que tal fracionamento em intervalos de 10 a 15 minutos entre uma viagem e outra é, no mínimo, desumano e impede o trabalhador de, por exemplo, se alimentar digna e corretamente. Tudo isso em consonância com as próprias condições internas e externas do trabalho, ou seja o ambiente de um coletivo e o trânsito.

Como os motoristas e cobradores, em sua grande maioria, possuem baixo grau de instrução escolar e família já constituída, por mais desgastante e degradante que seja o trabalho, acabam submetendo-se às imposições patronais, sem muita reação coletiva ou busca de tutela judicial, enquanto em vigor o contrato de trabalho, repercutindo na diminuição da capacidade laborativa, além de um processo de alienação de sua condição humana transformando-se em verdadeiros escravos urbanos, que têm a liberdade de escolha tolhida.

O dano existencial, por sua vez, pode ser observado como um reflexo das privações, pois a impossibilidade de autodeterminação decorrente do trabalho escravo, aliada às condições dele decorrentes, modificam, significativamente, a rotina e o planejamento dos trabalhadores, com reduzido tempo de lazer e descanso, gerando, adoecimentos de toda ordem.

Essa é uma situação que, indubitavelmente, necessita de um olhar mais específico e atento, a fim de que haja uma real modificação nas condições de trabalho dos motoristas e cobradores de ônibus, o que acarretará, por via reflexa, uma mudança positiva em suas condições de vida, com mais bem estar e saúde, além do ganho para toda a sociedade, em razão dos desdobramentos que essa situação traz.

Nesse sentido, compete a toda sociedade, mas, sobretudo, ao sindicato profissional e o MPT, exigir que o Estado, através de seus diversos mecanismos, sobretudo fiscalização e punição, adote as providências cabíveis, para coibir os abusos praticados pelas empresas de transporte coletivo contra os motoristas e cobrados de

ônibus, pois, além de colocarem em risco a vida e a saúde do próprio profissional, repercutem em todos os usuários que, em última análise, não têm um serviço prestado com qualidade e segurança.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA NETO, Amaro Alves de. Dano existencial: a tutela da dignidade da pessoa humana. *Revista dos Tribunais*, São Paulo, v. 6, n. 24, out./dez. 2005. BRASIL. Código Penal. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm>>. Acesso em: 16/11/2014.

_____. Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>>. Acesso em: 16/11/2014.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>>. Acesso em: 16/11/2014.

_____. Convenções da Organização Internacional do Trabalho. Disponíveis em <<<http://www.oitbrasil.org.br/convention>>>. Acesso em: 16/11/2014.

_____. Supremo Tribunal Federal. Disponível em <<<http://www.stf.jus.br>>>. Acesso em: 16/11/2014.

BRITO FILHO, José Claudio Monteiro de. Trabalho com redução à condição análoga à de escravo: análise a partir do trabalho decente e de seu fundamento, a dignidade da pessoa humana. In: VELLOSO, Gabriel; FAVA, Marcos Neves (Coord.). *Trabalho escravo contemporâneo: o desafio de superar a negação*. São Paulo: LTr, 2006.

DALLEGRAVE NETO, José Affonso. Dano existencial e o direito à felicidade. *Revista da Associação Brasileira de Advogados Trabalhistas – ABRAT*. Belo Horizonte, ano 2, n. 2, jan./dez. 2014.

DODGE, Raquel. *Trabalho escravo: conceito legal e imprecisões*. Disponível em <<http://www.prr1.mpf.gov.br/nucleos/nucleo_criminal/trabalho_escravo_indigena/doutrina/trabalho_escravo/doutrina/trabalho_escravo_conceito_legal_e_imprecisoes_por_raquel_dodge.htm>>. Acesso em: 27/10/2014.

GRECO, Rogério. *Curso de direito penal: parte especial*, v. 2. 8. ed. Niterói: Impetus, 2011.

HADDAD, Carlos Henrique Borlido. Aspectos penais do trabalho escravo. In: FIGUEIRA, Ricardo Rezende e outros (org.). *Privação de liberdade ou atentado à dignidade: escravidão contemporânea*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013.

IANNI, Octavio. *A era do globalismo*. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

MARX, Karl. *O capital*. Livro I. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

MELO, Luís Antônio Camargo de. Atuação do Ministério Público do Trabalho no Combate ao Trabalho Escravo – crimes contra a organização do trabalho e demais crimes conexos. In: ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. *Possibilidades Jurídicas de Combate à Escravidão Contemporânea*. Brasília: Organização Internacional do Trabalho, 2007.

OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. *Proteção Jurídica à Saúde do Trabalhador*. 5. ed. São Paulo: LTr, 2010.

PIERANGELI, José Henrique. *Manual de direito penal brasileiro*, v. 2: parte especial. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

RAMOS FILHO, Wilson. Trabalho degradante e jornadas exaustivas: crime e castigo nas relações de trabalho neo-escravistas. *Revista Direitos Fundamentais & Democracia*. Disponível em <<http://www.trt9.jus.br/internet_base/pagina_geral.do?secao=31&pagina=Revista_61_n_2_2008>>. Acesso em: 27/10/2014.

ROMITA, Arion Sayão. *Direitos fundamentais nas relações de trabalho*. São Paulo. LTr, 2005.