

# MEDIDAS PREVENTIVAS VIÁVEIS SOBRE OS ACIDENTES NO SETOR DE TRANSPORTE\*

Jerry Adriane Dias Rodrigues\*\*

**N**osso bom dia a todos e a todas. Nós nos sentimos honrados em participar deste evento, tanto representando a Polícia Rodoviária Federal quanto o Conselho Nacional de Trânsito. Embora não o representemos oficialmente, desde 2011 fazemos parte daquele Colegiado, que tem uma grande responsabilidade junto à sociedade brasileira, especialmente no que se refere à segurança no trânsito.

Agradeço o convite, porque oportunidade como esta não acontece sempre. Ter pessoas que estão aqui em razão de sua profissão, em razão de seu interesse social, de vermos minimizadas as mazelas sociais que vivemos hoje no setor de trânsito e transporte, isso nos enche de esperança.

Sou Policial Rodoviário Federal há 19 anos. Há 20 anos tomei a decisão de seguir essa carreira. Assisti a algumas das apresentações que foram feitas. Procurei não trazer imagens, que eu poderia trazer, da realidade triste que vivemos nas nossas rodovias federais. Saber que existem pessoas que realmente querem fazer a diferença me enche de esperança.

Obrigado, Dr. Paulo Douglas, por ter nos convidado. Agradeço ao Dr. Sebastião, ao Presidente Carlos Alberto e à Ministra Maria Cristina Peduzzi.

Já há alguns anos temos buscado contribuir de alguma forma para encontrar soluções que nos ajudem a reduzir a quantidade de acidentes de trânsito. Em 2003 fui trabalhar em Porto Alegre, na Superintendência, no setor de multas. Todo mundo olha para a multa como sendo algo funesto. Quando se começa a autuar demais, fala-se da indústria da multa. Sou favorável a dizer que existe uma indústria de infratores. Na realidade, se olharmos o nosso trânsito, no qual a maior parte dos acidentes é causada pela conduta humana, não posso culpar a fiscalização. Quando começo a culpar a fiscalização, estou fazendo uma

---

\* Este texto constitui uma degravação de exposição oral.

\*\* *Superintendente da Polícia Rodoviária Federal do Rio Grande do Sul; representante do Ministério da Justiça no Conselho Nacional de Trânsito – Contran.*

transferência de responsabilidade. Chamo isso de síndrome de Adão. Quem já leu a Bíblia ou conhece um pouco da história vai lembrar que Adão colocou a culpa em Eva, que culpou a serpente. Assim nós andamos na sociedade. Somos pródigos em culpar alguém. Esta é a nossa ideia de sociedade: sempre buscar a responsabilidade do outro e não a nossa responsabilidade.

Lembro-me da pergunta do Dr. Leandro sobre o que nos motiva. O que nos motiva, Dr. Leandro, deve estar aqui dentro. O Brasil fez uma escolha. O Brasil escolheu ser positivista ao extremo. Temos normas para tudo. Um dia, em uma sala de aula, o professor de hermenêutica jurídica disse que o Brasil evoluiu muito, porque temos vários microcódigos e leis para todos os grupos sociais. Procura-se defender todos os grupos sociais. Eu disse: “Sou meio rebelde por natureza. Permita-me discordar do senhor”. Se as leis vêm para pacificar as relações sociais, quanto mais leis eu crio, é porque essa paz social está cada dia mais distante. Ou seja, quanto mais leis eu preciso criar para restabelecer a paz social, quer dizer que o dissenso é muito grande. Embora dependamos disso hoje, porque sem a lei eu não tenho como punir, não tenho como buscar a solução, ao contrário, a falta de lei nos leva a uma situação de esculhambação, permitam-me a expressão. Não dá mais para olharmos a lei só como a solução.

Eu participo, desde 2007, de projetos junto ao Ministério da Justiça, à Câmara dos Deputados, à Casa Civil, que buscam melhorar a legislação de trânsito. Às vezes eu me pergunto: será que precisamos de novas leis? Fui criado no interior do interior. Nasci no interior mesmo. Minha mãe diz que fui ao hospital pela primeira vez quando já tinha dois anos de idade, ou fui à cidade. Nasci no interior. Nem médico conheci para nascer, mas algumas coisas me ensinaram. Uma delas foi que, quando, em algum lugar, entrasse alguém com os cabelos brancos e só houvesse um lugar para sentar, e eu estivesse sentado lá, eu deveria levantar para dar lugar. Hoje, a legislação tem que prever locais exclusivos para as pessoas da melhor idade e pessoas portadoras de necessidades especiais, para que eles possam ter o lugar deles.

Certa vez, eu estava no trem na Grande Porto Alegre. Eu estava uniformizado. Havia dois assentos reservados para pessoas portadoras de necessidades especiais, mulheres grávidas. Dois rapazes estavam sentados dormindo. Entra uma senhora com uma criança no colo. Eles viram, porque ela estava na frente deles. Eles não fizeram nada. Eu tive que intervir. Eu precisava intervir?

Os senhores, juízes, Ministério Público, têm muitas vezes que ser ali mais do que alguém que julga. Têm que ser alguém que está lá tentando resolver problemas que transcendem até mesmo à lei. São problemas comportamentais e psicológicos. Muitas vezes, quem vê a letra fria do texto de uma petição ou

## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

de um processo, administrativo ou penal, tem dificuldade, porque não enxerga que há pessoas ali. Enxergam-se palavras. Às vezes, quem sabe escrever mais bonito, quem tem uma habilidade a mais de escrever, de argumentar, acaba levando a melhor, mas isso não significa justiça social.

Especificamente quanto ao trânsito e à reflexão que começamos aqui, eu gostaria de ler um texto de um dos melhores livros que já li sobre questões penais e constitucionais na faculdade. É um livro pequeno, que se chama “Dos Delitos e das Penas”. Cesare Beccaria escreveu o seguinte: “(...) Quereis prevenir os crimes? Fazeis leis simples e claras; (...) e esteja a nação inteira pronta a armar-se para defendê-las, sem que a minoria de que falamos se preocupe constantemente em destruí-las. Não favoreçam elas nenhuma classe particular; protejam igualmente cada membro da sociedade; receie-as o cidadão e trema somente diante delas. O temor que as leis inspiram é salutar, o temor que os homens inspiram é uma fonte funesta de crimes (...) o meio mais seguro, mas ao mesmo tempo mais difícil, de tornar os homens menos inclinados a praticar o mal é aperfeiçoar a educação (...)”.

Ele escreveu isso em 1764. O contexto social e político em que ele vivia era um pouco diferente do que vivemos hoje. Confesso a vocês que, lendo os diversos livros ao longo da história, mudam as políticas, mas as pessoas, em essência, são as mesmas. Os defeitos que temos são os mesmos e essas correções são as mesmas. Vamos discutir questões e vamos voltar daqui a alguns anos discutindo as mesmas questões.

Vejamos, estamos em plena década mundial de ações de segurança no trânsito. Trânsito e trabalho estão intimamente relacionados. As pessoas estão cada dia mais trabalhando no trânsito. O uso de *smartphones*, *tablets* e outros equipamentos no trânsito é uma realidade, porque estamos pressionados. Quando o Dr. Marco Túlio falava sobre o sono, fez-me pensar que estamos todos doentes, inclusive nós que estamos aqui. Agora, os motoristas no trânsito estão muito mais. Temos alguns dados para passar aqui.

Espero que dê tempo de passar algumas informações interessantes e relevantes que a Polícia Rodoviária Federal tem feito ao longo desses anos. Vejam que estamos em uma década mundial. O que estamos fazendo? Há uma outra coisa a mais do que discutir as questões jurídicas. Na minha visão, é uma questão de comportamento. Se é uma questão de comportamento, comportamento não surge do nada. Ele vem de uma prática. Eu só começo a adotar certos comportamentos quando acredito naquilo. Caso contrário, sou uma pessoa falsa ou sou bipolar. Eu só consigo mudar os outros se eu mesmo me mudei.

## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

Quando vou falar de trânsito – discuto isso muito nos diversos eventos de que já participei –, pergunto aos novos policiais, quando dei aula para as turmas que entraram agora: vocês que estão entrando agora na Polícia Rodoviária Federal acreditam nessa missão? Quando estiverem sem o uniforme, no dia a dia, vocês vão beber e não dirigir? Vocês vão utilizar o celular enquanto dirigem? O mesmo vale para qualquer profissão. Normalmente, nessa ideia de transferência de responsabilidades e nesse positivismo exacerbado em que vivemos, olhamos para o texto frio da lei e aplicamos ao outro, mas não a mim.

A gente vai assumindo responsabilidades, mas a gente tem que compartilhar responsabilidades. Pergunto: vocês reconhecem essa década como algo interessante também para o trabalho, já que grande parte dos acidentes que ocorrem no trânsito envolve pessoas que estão trabalhando? Foram escolhidos cinco pilares para esse período. Nesses cinco pilares, não encontrei objetivamente a participação jurídica ou judicial. Só encontrei questões de gestão, operacionais e de fiscalização. Não há como nada acontecer se não houver uma integração, como diz a Constituição, dos três Poderes – três, quatro, estamos evoluindo muito nesse sentido – de forma harmônica. Harmonia não quer dizer que não haja diferenças, mas que todos tenham o mesmo foco. E quanto a esse foco, dele estamos todos imbuídos? Às vezes temos visões diferenciadas em relação a cada assunto. Como harmonizar? É lógico que a diferença faz parte da sociedade. A lei vem para tentar pacificar. Sinto falta de um quinto pilar.

Quanto às questões jurídicas que envolvem a relação no trânsito, quem está pautando isso? Quem está coordenando isso? Dou os parabéns ao TST e ao Ministério Público do Trabalho, que sobressaem. Este seminário visa, também no aspecto do trabalho, mas focado no trânsito, fazer a diferença. O problema da violência no trânsito no Brasil é tão grave que, se compararmos isso com as mortes por outros motivos, vamos ver o seguinte: entre 2000 e 2007, tivemos um aumento de quase 30% nos acidentes de transporte, e apenas 6% nos homicídios. Penso muito sobre qual vida vale mais: a daquele que levou um tiro ou a do que foi atropelado por um cidadão que estava dirigindo há 20 horas ou estava falando no celular e não prestou atenção na pessoa que estava atravessando a rua? Dezenove horas acordado equivalem a seis copos de cerveja. Qual é a vida que vale mais?

Às vezes, focalizamos algumas coisas que consideramos mais importantes. Para mim, a vida está em primeiro lugar. O meu foco é: de que forma posso preservar essa vida da melhor forma possível? Não a vida somente por estar respirando, mas a vida plena, a vida com dignidade, com o exercício pleno da cidadania, no qual consigo ter os elementos básicos para uma vida mais equili-

## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

brada. Vejam que agora há mais um dado proporcional, por 100 mil habitantes, no qual o problema é pior. Em 100 óbitos por 100 mil habitantes, houve um aumento de 16% nos acidentes de transporte, enquanto houve quase 5% de queda no número de homicídios. Temos outros dados que podemos passar. A tendência é que os acidentes de transporte fiquem em primeiro lugar. Tivemos um relatório de São Paulo, há algum tempo, em que houve um período em que ficou efetivamente em primeiro lugar. Por que isso acontece? Vamos explicar.

O pessoal do Rio Grande do Sul foi visitar a França para fazer uma comparação. Eles conseguiram reduzir sensivelmente os acidentes. Fiz um recorte disso. Não sei se dá para ver bem. De cada 10 condenações dos tribunais franceses, quatro são por questões de trânsito. Ou seja, há realmente um foco muito grande nesse sentido. As pessoas estão sendo efetivamente responsabilizadas pelas suas infrações. Às vezes, olhamos a infração de trânsito como algo que é apenas uma multa. “Eu só ultrapassei um pouquinho a velocidade”. “Eu ultrapassei ali, mas nem vi que era faixa contínua”. Somos os reis da desculpa. Certa vez, peguei uma pessoa em um senhor excesso de velocidade. Isso foi há alguns anos. A desculpa dada foi a de que a filha do motorista queria ir ao banheiro. “Sua filha queria ir ao banheiro? Olha, já criei três. Quando uma criança quer ir ao banheiro, ela não espera. Ou você para o carro e leva ali...”. Era uma criança pequena, de três anos de idade. Ele respondeu: “Mas ela só faz se for no banheiro”. Eu disse: “Lamento. Prefiro que ela suje o carro ao senhor morrer em acidente de trânsito”. E já tiramos alguns pedaços de pessoas das rodovias. Já ouvimos argumentos os mais malandros possíveis para se livrar da responsabilidade.

Há mais algumas informações também da França. Se uma pessoa abusa e reincide na velocidade, ela paga até três mil e 750 euros de multa. Ela perde o carro e pode ficar presa por três anos. No Brasil, quando se fala em punir alguém no trânsito, ouve-se que é um absurdo. Algumas propagandas mostram o veículo com alta potência, indo de zero a 100 em tantos segundos. E daí? Muitas vezes não há rodovia para andar a 60. Vou andar a 100 em tantos segundos por quê? Vou fugir da polícia ou quero ser polícia? Sempre falo para os nossos policiais que não é saindo desenfreadamente atrás de alguém que você vai solucionar o problema. Alguém tinha que ter saído atrás daquele lá quando ele era pequenininho para que ele não saísse sozinho e não começasse a fazer bobagem.

Essa educação começa em casa. O pai tem que começar a correr desde cedo atrás do filho, porque depois é a polícia que corre atrás. Aquilo que não se resolve na infância, o Estado pune. E mais, considerando que os nossos

## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

motoristas estão doentes, essa é uma questão de saúde. Às vezes, julga-se um problema, transformando-o em uma multa ou em uma questão penal, quando ele precisava estar sendo tratado.

Olhem os resultados que obtivemos. Vamos tentar trazer alguns dados dos acidentes envolvendo veículos de carga e passageiros. Carga é o que temos em um volume maior. São dados de 2012. Tivemos mais ou menos 2/3 dos acidentes envolvendo carga e 1/3 terço envolvendo passageiros. Quando vamos para os feridos e mortos, há um equilíbrio. Vejam que os acidentes de ônibus acabam, logicamente, tendo mais mortes pela quantidade de passageiros envolvidos. São muitas mortes. Muita gente morre por questões que poderiam ser prevenidas. E onde entramos nesse processo?

A Polícia Rodoviária Federal, desde 2006, tem feito – talvez não de forma tão científica – os chamados comandos de saúde. O Ministério Público do Trabalho já participou em alguns deles. São universitários, médicos, enfermeiros. É um trabalho extraordinário. São montadas barracas. São feitos questionamentos e exames. É uma coisa grandiosa. Obtivemos alguns resultados muito expressivos. Olhem bem os resultados: mais de 60 mil motoristas foram pesquisados e acompanhados. Todos eles passaram por questionamentos e exames. Desses, 10% estavam com sonolência diurna. De 65 mil, temos mais de seis mil com sonolência diurna. Mais de seis mil pessoas estavam colocando em risco a segurança dos outros.

Envolvimento em acidentes: 15%. É lógico que, como a informação é dele, às vezes, ela pode não estar adequada. Às vezes, faz-se uma pergunta. Quando se faz a pergunta para o outro, vê-se que a resposta é diferente. Vejam que ainda temos a subnotificação dos acidentes. Há uma divergência de dados de mortes e de dados de acidentes. Hoje, há várias fontes que precisam ser reunidas. Esse é um trabalho grande que o Ministério Público do Trabalho pode fazer. Pode-se buscar de uma fonte só. Essa fonte única, alimentada por todos, possibilitará ao Brasil ter dados mais precisos. Fala-se em 40, 43 mil mortes, mas quando se vai ao DPVAT há mais de 50 mil. Como tratar de um problema quando sequer sabemos o que de fato está acontecendo?

Problema de visão: mais de 17% das pessoas tinham problema de visão. Alguns deles sequer tinham, na sua Carteira de Habilitação, a informação de que precisavam usar óculos. O agente de trânsito vai verificar isso. Então, temos um problema de avaliação periódica e de concessão da habilitação. Isso precisa ser revisado e acompanhado. São profissionais que estão dirigindo veículos de grande porte.

## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

Etilismo: 30% das pessoas. Vejam a proporção de pessoas que estão envolvidas com álcool. Pressão alta: 33%. Às vezes, quando vamos atender a um acidente com motorista e, ao chegarmos, encontramos ele morto. Pela chamada cinemática do trauma, do acidente, não tinha como ele morrer ali. Não foi esse o motivo. Precisa-se fazer perícia e todo um trabalho para descobrir que ele morreu porque teve um infarto ou derrame. Nesse momento é que se descobre a verdadeira causa da morte dele.

A pressão alta é um grande problema, e essas pessoas estão dirigindo profissionalmente veículos com 70 toneladas, isso quando não há excesso de peso. Já houve veículo com 100 toneladas, veículo de carga de produto perigoso, cargas como esses tubos que foram mostrados, laminados. Existe uma série de materiais diferentes que geram riscos diferentes para esse motorista. As empresas têm que ter responsabilidade com a capacitação. Há transporte de carga viva, por exemplo. Temos vários elementos imprescindíveis para que a pessoa tenha uma qualificação adequada. O Contran tem tentado fazer isso, mas não é só a legislação. Carga horária excessiva: 38%.

Há alguns dias, pegamos dois caminhões com 18 horas de direção ininterrupta. Um trabalho que pode ser feito é o de mapear essas cargas que precisam de horário. Há muitos anos, em uma madrugada, alguns caminhoneiros chegaram reclamando. Havia um motorista que estava com um veículo estacionado em uma curva sobre a pista. Chegamos ao local, batemos, mas ninguém atendeu. Depois de uns cinco minutos batendo – o outro colega ficou do outro lado cuidando, porque outros veículos poderiam vir; havia marcas de frenagem logo atrás do veículo –, ele atendeu. Estávamos na região de Rosário do Sul, entre Rosário do Sul e São Gabriel, na BR-290, em direção à fronteira uruguaia. Ele perguntou para mim se estávamos na Freeway. Eu disse que a Freeway estava a trezentos e poucos quilômetros de lá. Ele disse para mim que tinha uma missão: ir de São Paulo à Santana do Livramento em 20 horas.

Quando se diz que a lei está punindo o condutor, efetivamente, a lei foi interessante, mas ela precisa de alguns ajustes. A realidade é a seguinte: se você não faz, tem quem o faça.

Quanto à letalidade dos acidentes, fizemos um levantamento que mostra que ela dobra no período noturno. Acontecem menos acidentes, mas, quando ocorrem, a coisa é complicada.

Pelo que tenho acompanhado, tudo que está sendo dito está formando uma corrente, demonstrando que realmente sabemos o que está acontecendo. Mas o que fazer? É excesso de trabalho. A Lei nº 12.619/2012 veio contribuir para

## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

que se busque uma solução para isso, mas não é só essa lei. Atribui-se muito ao Estado a responsabilidade da tutela completa. Se o Estado não me deu uma lei nem me puniu, eu não faço nada. Em vez do princípio da inércia da justiça, temos, muitas vezes, o princípio da inércia do empresário, do cidadão, na qual ele só faz se alguém o obrigar a fazer. Aí, lavam-se as mãos como Pilatos.

Falta de infraestrutura. Isso não se refere só à infraestrutura rodoviária não, mas locais de estacionamento adequados. Muitas vezes, o caminhoneiro tenta estacionar o caminhão. Se não é cliente daquele posto de combustível, ele não estaciona. Ele terá que andar sem ter lugar para estacionar. Essa é a realidade. As empresas de ônibus, pela autorização que lhes é concedida, têm um sistema em que eles devem ter um ponto de parada adequado, com cama para o motorista. Caminhoneiro não tem. Essa realidade não existe. Está na hora de as empresas se unirem às associações para buscar interesses legítimos, como a saúde desse motorista. Ele está doente, precisando ser tratado e acompanhado. O Ministério Público do Trabalho tem feito um trabalho fantástico, em parceria com a Polícia Rodoviária Federal, na tentativa de buscar soluções para isso.

O uso de substâncias psicoativas está cada dia maior. Eu poderia tirar um tempo falando só sobre isso. Rebite é bobagem, não é nada. É cocaína, *crack*. Esses dados têm sido violentos. Além disso, há a desobediência às leis de trânsito também.

Para encerrar, quais são as medidas viáveis? O controle efetivo da jornada de trabalho, não apenas o controle efetivo judicial, de fiscalização, mas o da própria empresa. Há o seguro do caminhão e o da carga, mas quem segura o motorista? Pode-se dizer: “Ele devia ter um plano de saúde”. O dinheiro que ganha, muitas vezes, é para comer, beber, dormir, pagar luz, água e telefone, quando tem. Como fazer para ele cuidar da saúde? Não há como. Ele não tem horário. Ele não consegue descansar. Os horários dele são dissociados da realidade do transporte.

Agora, o transporte não pode estar dissociado da realidade do ser humano. Quando ele se dissocia, vemos esse morticínio que está acontecendo. A criação da infraestrutura também é outra coisa importante. Existe um trabalho na Alemanha – começou lá e espalhou-se pela Europa –, que é um controle efetivo do tempo de direção e da jornada do trabalho. Há um tacógrafo mais moderno e o controle todo é do Estado. O motorista profissional recebe uma carteira, que é um *chip*, com todos os dados dele. Ele entra no veículo, insere o cartão e todos os dados são armazenados ali e no veículo. O agente de trânsito, o agente fiscalizador, seja qual ente público for, pega o cartão do motorista, insere no equipamento e lê todo o histórico dele das últimas horas, dos últimos



## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

dias. Precisamos evoluir para isso. É um trabalho interessante, que pode ser aproveitado.

“O custo é alto”. Quanto vale uma vida? Punição efetiva. Temos os termos de ajuste de conduta, as multas. Temos a possibilidade de transformar – isso já tem acontecido em alguns Estados –, por exemplo, em equipamentos que ajudem a fiscalização. Isso é interessante. A Polícia Rodoviária Federal já recebeu algum apoio nesse sentido, como também todos aqueles órgãos que estão envolvidos. Quando se vai pagar uma multa, ele auxilia na aquisição de um equipamento mais moderno de fiscalização, que possibilite uma fiscalização mais efetiva.

Por último: quebra de alguns paradigmas. Temos alguns paradigmas jurídicos e sociais que precisam ser enfrentados. Temos uma desconfiança grande do Estado. Isso tem que acabar. O Estado somos nós. Não dá mais para olhar o Estado como um ente independente e separado do cidadão. Quem está nos tribunais, na Presidência, na justiça são seres humanos, a menos que alguém tenha vindo do exterior, lá de cima, que não sabemos. Somos todos seres humanos. Temos que acabar com essas diferenças, quebrar esses paradigmas.

Direito individual da não autoincriminação: “Não vou soprar o bafômetro, porque tenho direito de não soprá-lo”. Tenho direito de matar cinco, seis, sete, oito, 10 em um acidente? Alguma coisa está errada. Às vezes, ficamos no juridiquês dissociado da realidade social que vivemos e isso não pode. O juridiquês tem que estar dentro da realidade social. Quer fazer boa lei? Vai ver como está a sociedade. A lei dissociada da sociedade é uma lei injusta, porque não atende aos interesses verdadeiros da sociedade. Às vezes, o interesse coletivo resolve uma questão importante. O direito coletivo, se bem administrado – não dá para anular o eu do passado –, é o direito individual enquanto membro integrante da sociedade. “Não vou produzir prova contra mim mesmo”. Então, está pronto. Não tem como produzir prova. Como verifico a embriaguez de alguém se não for com exame? Não há como.

Precisamos evoluir e a evolução parte de seminários como este. Seminários como este revelam que todos estamos imbuídos do mesmo interesse. Temos algumas diferenças? Sim, mas aqui buscamos soluções em conjunto. Nesse sentido, como Polícia Rodoviária Federal, lá no Contran, o que estiver ao nosso alcance, iremos ajudar e contribuir. Fica a mensagem: juntos podemos mais.